

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DE

L'ORGANISATION LOCALE

DE

LA TRANSPORTATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

sera soutenu le mardi 17 décembre 1895, à 1 heure

PAR

A. FRANCESCHI

Président : M. LÉVEILLÉ, professeur.
Suffragants { MM. ESTOUBLON, professeur.
LE POITTEVIN, professeur.

LAVAL

IMPRIMERIE E. JAMIN

8, rue Ricordaine, 8

—
1895





Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DE

L'ORGANISATION LOCALE

DE

LA TRANSPORTATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

sera soutenu le mardi 17 décembre 1895, à 1 heure



PAR

A. FRANCESCHI

Président : M. LÈVEILLÉ, professeur.
Suffragants { MM. ESTOUBLON, professeur.
LE POITTEVIN, professeur.

LAVAL

IMPRIMERIE E. JAMIN

8, rue Ricordaine, 8

1895

A MONSIEUR DE LAVAISSIÈRE DE LAVERGNE

Directeur au Ministère des Colonies

A MONSIEUR SCHMIDT

Chef du bureau des Services pénitentiaires au même Ministère

A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

A MA MÈRE

A MA FAMILLE

A MES AMIS

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS ET NOTIONS HISTORIQUES

A. — Nous nous proposons d'étudier l'organisation locale de la transportation, organisation qui a été profondément remaniée, en presque tous ses points, par des dispositions récentes, dont l'examen fera surtout l'objet de ce travail.

Le projet de révision du Code pénal français conserve le principe de la transportation comme mode de subir la peine des travaux forcés. Mais il est à prévoir que lorsque ce principe viendra en discussion devant les Chambres, il sera vivement attaqué. — Confondant la transportation avec les défauts que son organisation a pu présenter, on lui fait de nombreux reproches, qui, grâce à la réglementation nouvelle intervenue pendant ces dernières années, deviennent de moins en moins fondés.

Dans ces conditions, et à la veille d'un débat possible sur une matière qui soulève les problèmes les plus délicats et les plus élevés de toute législation criminelle, nous avons cru devoir présenter l'étude de décrets très récents qui tendent à produire une transformation complète dans le mode de subir la peine des travaux forcés. — Et nous tâcherons d'établir ainsi que la transportation, non pas telle qu'elle a été, mais telle qu'elle sera désormais, ne doit pas disparaître de notre législation pénale.

B. — Aujourd'hui l'éloignement de la France continentale et l'internement dans une possession coloniale de la métropole, ont lieu dans diverses hypothèses. — Rappelons seulement les peines non continentales qui sont en dehors de cette étude.

Déportation. — La déportation des condamnés politiques a lieu depuis la loi du 8 juin 1850. — La déportation est aujourd'hui, heureusement, fort peu usitée. Du reste, il est impossible de concevoir qu'on puisse retirer, pour la métropole, au point de vue de la colonisation, un avantage quelconque de l'expatriation de ces condamnés ; le déporté ne travaille pas : il attend l'amnistie. La déportation est donc, on l'a dit, « un système mort-né ». — C'est la plus « coûteuse et la plus inutile des peines extra-con-

« tinentales » (1). Le projet de révision du Code pénal supprime cette peine.

Relégation. — La relégation est une peine d'origine récente (1885). — Elle consiste essentiellement dans le transfert hors de la métropole, sur notre territoire colonial, de malfaiteurs d'habitude.

La relégation peut-elle être réellement utile à la colonisation ? Nous ne le croyons pas, du moins si elle conserve son organisation actuelle, d'une part, parce que l'état moral du récidiviste est tellement mauvais qu'on ne peut plus guère espérer de lui un travail volontaire utile, si faible qu'il soit, et, d'autre part, parce que, au point de vue physique, il a été énérvé, anémié par la peine principale, qu'il a subie avant son embarquement.

En somme, avec le système actuel de la relégation, la colonisation ne peut retirer aucun avantage appréciable. — C'est un système « mal venu », dit M. Léveillé (*Loc. cit.*, p. 17). Le projet de révision du Code pénal la rapproche de la transportation. — Nous n'étudierons donc pas l'organisation locale de la relégation.

Mentionnons encore ici, — nous reviendrons d'ailleurs sur ce point —, la *réclusion* d'individus, d'origine africaine ou asiatique, condamnés par les tri-

(1) M. Léveillé, *La Transportation*, p. 18.

bunaux de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion (Décret du 20 août 1853). Cette réclusion est remplacée, en fait, par le régime de la transportation. Mais cette peine, par cela même qu'elle ne s'applique qu'à une catégorie restreinte de condamnés, ne peut pas entrer sérieusement en ligne de compte quand il s'agit de l'utilisation de la main-d'œuvre pénale. On pourrait ajouter que cette substitution d'une peine à une autre ne semble pas, en théorie, d'une absolue légalité.

En résumé, et une fois éliminées les diverses causes d'expatriation qui précèdent, nous nous trouvons en présence, uniquement, de la transportation considérée comme mode de subir les travaux forcés. C'est d'ailleurs là qu'existe véritablement le problème. En tous cas, c'est là la seule hypothèse que, dans ce travail, nous nous proposons d'examiner.

C. — La transportation est-elle supérieure à l'emprisonnement (quel que soit le système, cellulaire ou non) ? En théorie pure, et sans hésitation, nous répondons affirmativement ; d'ailleurs, la prison alimente continuellement la récidive, en ce sens que le condamné, une fois sorti de prison, y revient fatalement, par cela même que toutes les portes lui sont fermées ; la transportation semble donc appelée à

devenir la base fondamentale du régime pénitentiaire de l'avenir.

Avant d'étudier l'organisation locale de la transportation, il importe de donner une idée, au moins sommaire, de la transportation elle-même. La transportation, en tant que peine applicable à des malfaiteurs, est d'origine assez récente, bien que l'exil politique, on le sait, ait existé de tout temps.

D. — L'Angleterre est la nation qui, la première, l'a appliquée, qui a, la première, commencé à rejeter son « écume sociale ».

La transportation remonte au règne d'Elisabeth. En effet, dans les statuts de la 39^e année du règne de cette souveraine (chapitre IV), on trouve un décret ordonnant pour la première fois, en Angleterre, de transporter les coquins et les vagabonds. Le lieu de leur exil n'est cependant nullement fixé dans cet édit. — C'est à dater de Jacques I^{er} (1619) que la transportation devient une institution régulière. — Par un bill de 1718, le parlement anglais posa définitivement le principe en décidant que tout individu condamné à trois ans de prison au moins serait transporté dans l'Amérique du Nord.

A vrai dire, l'Angleterre s'occupait peu de coloniser, à ce moment, avec de semblables éléments. Elle voulait surtout purger la métropole en en chassant

des individus dangereux pour sa sécurité. — On sait que les convicts furent transportés en Amérique, surtout dans le Maryland, jusqu'en 1774, c'est-à-dire jusqu'au moment où les colonies américaines se révoltèrent contre la métropole : l'un des motifs ou prétextes de ce soulèvement fut précisément cette obligation, qu'avait faite l'Angleterre à ses colonies du Nord de l'Amérique, de recevoir ces condamnés : — « Que dirait l'Europe, disait Franklin, si l'Amérique lui envoyait ses serpents à sonnettes ? »

Lorsque l'indépendance des Etats-Unis fut définitivement acquise, l'Angleterre envoya ses convicts en Australie, après une interruption de 12 années, pendant laquelle elle avait repris son ancien système de l'emprisonnement sur les pontons. On peut dire, sans exagérer, que les convicts ont colonisé l'Australie.

Le 18 janvier 1788, un premier convoi de 800 convicts débarquait en Australie, à Botany-Bay, sous le commandement du gouverneur Phillip. Celui-ci, s'apercevant aussitôt que les terres voisines n'étaient que des buttes de sable couvertes d'une pauvre végétation, fit immédiatement appareiller la flotte et, le 26 janvier 1788, commença à débarquer son personnel dans Sydney-Cove, dont la position magnifique l'avait tenté. — Un peu plus tard, d'autres convois de condamnés furent envoyés à Van Diémen.

Les convois se succédèrent assez rapidement. Le

but était toujours le même : se débarrasser des malfaiteurs. — Mais, comme il fallait vivre, après de nombreuses vicissitudes et des famines qui firent beaucoup de victimes, les transportés se mirent au travail, le sol, d'ailleurs, étant très propre à l'élevage des troupeaux.

L'Angleterre comprit bien vite le parti qu'elle pouvait tirer de ce travail au point de vue de la colonisation. De nombreux millions furent envoyés à l'Australie qui, quelques années plus tard, produisait déjà des récoltes suffisantes pour mettre la colonie nouvelle à l'abri de la famine.

Ajoutons que tout fut mis en œuvre pour appeler des immigrants honnêtes dans le but d'encadrer les convicts. En 1796, arrivèrent les premières familles de colons libres ; elles fondèrent des établissements dans Broken Bay. Ces familles avaient été transportées aux frais de l'Etat ; elles recevaient une concession à leur arrivée, et, pendant 18 mois, il leur était délivré des rations tirées des magasins du Roi. Bientôt la découverte des mines d'or attira une foule d'habitants nouveaux qui se fixèrent sur le sol fertile et ne l'ont plus quitté.

Enfin, à l'imitation des Romains dans leurs colonies militaires, on chercha à retenir, en Australie, les soldats qui, leur temps de service terminé, devaient quitter la colonie. On leur donnait des con-

cessions très avantageuses, et on réussit ainsi, le 5 avril 1792, à en décider 40 à rester dans le pays. Il n'est peut-être pas inutile de faire remarquer ici que c'est cette même idée qui, jadis préconisée dans une certaine mesure, par Vauban, pour la colonisation du Canada, fut reprise plus tard, pour la colonisation française en Algérie, par le maréchal Bugeaud.

On aperçoit le vice du système suivi en Australie : favoriser les convicts, les mettre en mesure de faire fructifier le sol, leur créer des revenus, les mener à la fortune, ce n'est pas de la répression. — Où est, ici, l'intimidation qui doit être inhérente à toute peine ? — Les Anglais avaient été trop pratiques : quelle considération peut retenir un malhonnête homme sur la voie du crime si, pour sanction, on lui fait entrevoir la possibilité de s'enrichir ?

Il s'en suivit fatalement que les colons honnêtes se trouvèrent souillés (1), au contact des convicts, et, quand ils furent assez forts, ils ne voulurent plus entendre parler de convois, sans cesse répétés, amenant de nouveaux éléments impurs. — Des li-

(1) Sous le gouvernement du général Macquarie (janvier 1810 à décembre 1821) on était allé jusqu'à nommer aux fonctions de juge un convict écossais libéré, Andrew Thomson, — ce qui fut l'origine de longs conflits entre le gouvernement et les magistrats de la colonie.

gues se formèrent en Australie contre la transportation ; on parla de séparation, de révolte, et, avertie par l'expérience, par la séparation des Etats-Unis qui avaient formulé ce même grief, l'Angleterre céda.

Elle céda, tout d'abord, seulement à demi. Le bill de 1847 tenait compte de l'objection qui avait été soulevée contre le procédé qui consistait à transformer, sans châtiment préalable, le forçat en colon.

Le bill de 1847 procédait, dans le mode de subir la peine, par gradations successives : la cellule, mais la cellule courte, attendait tout d'abord le condamné ; puis commençait la servitude pénale : pendant un temps, variable avec la conduite du condamné, celui-ci était placé dans un bagne de la métropole. — La servitude pénale achevée, le condamné devait être transporté en Australie, et, dès son arrivée, avec le *ticket of leave*, pouvait chercher à trouver du travail, à engager ses services. Enfin, au moyen du pécule qu'il avait pu se procurer ainsi, il rachetait sa liberté conditionnelle. Cette ingénieuse division en étapes successives semblait répondre à toutes les objections qui pouvaient être élevées au nom des principes du droit pénal, mais elle ne parvint pas à triompher des antipathies des populations australiennes. « Cette combinaison compliquée fut à peine expérimentée, dit M. du Miral, rapporteur de la loi du 30 mai 1854 ; elle était subordonnée à la volonté des

colons d'employer des convicts en *permis* ou en *pro-bation*. Les demandes de ce genre diminuèrent inopinément dans une proportion sensible. Ce motif, joint au doute qu'on conservait encore sur le mérite de la combinaison nouvelle, détermina à suspendre la transportation pendant deux années. »

Devant l'opposition de plus en plus menaçante des populations, l'Angleterre se vit, à partir de 1868, obligée de renoncer à toute transportation en Australie. Le 10 janvier 1868 le *Houguemont* débarqua le dernier convoi de convicts.

Pourtant il ne faudrait pas conclure que la transportation doive être condamnée fatalement, comme based'un système pénitentiaire, par cela seul que l'expérience australienne a dû être arrêtée, puisque ce n'est pas par un vice inhérent au système qu'elle n'a pu être prolongée davantage, mais bien par suite des résistances et exigences des populations immigrées.

La colonisation a été, en Australie, commencée par les forçats. La main-d'œuvre pénale peut donc être utilisée, au moins au début de la colonisation, quand les terres vierges sont dangereuses à exploiter ; telle est la seule conclusion que l'on puisse tirer de l'expérience tentée par l'Angleterre ; — et comme de nombreuses colonies peuvent encore être fondées sur beaucoup de points du globe, par les

nations civilisées, l'inutilité de la transportation est loin d'être démontrée. Au contraire, il semble que les travaux publics préparatoires des colonies la rendent utile à la société et la justifient. Les forçats deviennent les pionniers, l'avant-garde de la colonisation libre.

E. — France. — Dans notre ancien droit, une déclaration royale du 8 janvier 1719 dispose que la Louisiane sera lieu de transportation pour certains individus (voleurs et condamnés en rupture de ban).

— Cet essai ne réussit guère, et une autre tentative faite en 1763 pour transporter à la Désirade les jeunes gens de mauvaise conduite, échoua également.

Sous la *période intermédiaire*, la *déportation judiciaire* est organisée, contre le criminel récidiviste, par le code pénal du 25 septembre 1791. Elle présente plutôt de l'analogie avec notre relégation actuelle, surtout à cause de son caractère accessoire.

« Quiconque, disait le Code Pénal du 25 septembre 1791, quiconque ayant été repris de justice pour crime viendrait à être convaincu d'un nouvel attentat, sera, après avoir subi la peine, transféré, pour le reste de sa vie, dans le lieu de transportation des malfaiteurs. » Cette déportation judiciaire ne fut jamais mise en pratique.

Le décret du 24 vendémiaire an II appliqua la

transportation aux mendiants, aux vagabonds, et, le 11 brumaire an II, la Convention fixa Madagascar comme lieu de *déportation* pour ces individus.

On le voit, la législation intermédiaire emploie indifféremment les deux mots *transportation* et *déportation* ; d'ailleurs, la distinction entre les peines politiques et celles de droit commun n'avait pas encore, alors, un caractère bien tranché.

En tous cas, l'idée initiale : se débarrasser d'individus gênants, n'est plus l'idée unique qui inspire ces décrets de la Convention. On aperçoit, pour la première fois en France, une idée de relèvement moral, de reclassement de l'expatrié ; on recherche ce que celui-ci deviendra sur le lieu qu'on lui assigne pour séjour ; on s'occupe un peu, en un mot, de l'organisation locale.

Le Code pénal maintint le travail dans les bagnes comme mode de subir les travaux forcés ; mais, très rapidement, l'opinion publique se souleva contre le système des bagnes. Dès 1827, les conseils généraux, consultés, demandaient que la *transportation* fût admise comme mode de subir la peine des travaux forcés ; et, en 1830, Dupont (de l'Eure), dans son rapport sur la justice criminelle pour l'année 1829, désire que « dans l'intérêt des mœurs publiques et de leur épuration, les repris de justice soient envoyés dans une colonie pénitentiaire ». Plusieurs

tentatives, pour établir la transportation, ont également eu lieu sous la monarchie de juillet.

Le 22 novembre 1850, le message du prince président (1) se prononçait nettement en faveur de la transportation : celle-ci, disait le message, empêchera la récidive de celui que la France, par suite du refus d'emploi, rejette forcément dans le crime ; elle aura encore cet avantage d'empêcher le condamné de corrompre complètement ceux qui l'entourent ; d'autre part, on pourra utiliser la main-d'œuvre pénale aux travaux de colonisation ; enfin le changement de milieu pourra moraliser le coupable.

Signalons le décret de 8 décembre 1851, rendu après le coup d'Etat : le pouvoir exécutif prononçait, par mesure de sûreté générale, pour cinq ans au moins et dix ans au plus, la transportation contre les individus qui, placés sous la surveillance de la haute police, étaient en état de rupture de ban, et aussi contre les membres des sociétés secrètes. Le

1. « Six mille condamnés, renfermés dans nos bagnes de Toulon, de Brest et de Rochefort, grèvent notre budget d'une charge énorme, se dépravent de plus en plus, et menacent incessamment la société. Il me semble possible de rendre la peine des travaux forcés plus efficace, plus moralisatrice, moins dispendieuse, et en même temps plus humaine, en l'utilisant aux progrès de la colonisation française. »

24 octobre 1870, le gouvernement de la Défense nationale a abrogé le décret de 1851.

Le mot « transportation » ne désigne donc plus, aujourd'hui, que le mode de subir la peine des travaux forcés, dans les colonies.

Le 20 février 1852, la transportation fut offerte aux condamnés qui se trouvaient dans les bagnes : 300 acceptèrent. Remarquons ici que la question de savoir si on pouvait leur imposer ce changement dans le mode de subir leur peine est controversée. Elle se rattache d'ailleurs à la théorie générale de la rétroactivité ou de la non-rétroactivité en matière pénale.

La première disposition ordonnant la transportation pour les condamnés aux travaux forcés est le décret du 27 mars 1852, qui décide que cette transportation aura lieu à la Guyane. Enfin, la loi du 30 mai 1854 a définitivement consacré le principe de la transportation.

Nous aurons souvent à revenir sur la loi fondamentale du 30 mai 1854. Nous en donnerons seulement ici l'économie générale : Aux termes de l'art 1^{er} de cette loi, la peine de la transportation doit, à l'avenir, être subie dans des établissements créés sur le territoire de possessions françaises autres que l'Algérie.

Les art. 2 et 3 portent que les condamnés seront

employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique. Ils peuvent être enchaînés deux à deux et assujettis, à titre de punition disciplinaire, ou par mesure de sûreté, à traîner le boulet.

Les femmes condamnées aux travaux forcés peuvent, aux termes de l'art. 4, être conduites dans un des établissements pénitentiaires créés aux colonies; elles doivent être alors, en principe, séparées des hommes, et employées à des travaux en rapport avec leur âge et leur sexe.

L'art. 5 décide que les sexagénaires ne seront pas transportés et que, pour eux, les travaux forcés sont remplacés par la réclusion.

L'art. 6 déclare que tout individu, condamné à moins de huit années de travaux forcés, sera tenu, à l'expiration de sa peine, de résider dans la colonie pendant un temps égal à la durée de la condamnation. Si la peine est de huit années au moins, il est tenu d'y résider toute sa vie. L'art. 10 ajoute que tous crimes et délits commis par les condamnés seront jugés par un tribunal maritime spécial, établi dans la colonie.

Enfin l'art. 11 autorise le gouvernement à accorder aux condamnés : 1° la permission de travailler soit pour les habitants de la colonie, soit pour l'ad-

ministration locale ; 2° une concession de terrain et la faculté de la cultiver pour leur propre compte.

Sans examiner ici en détail les diverses objections qui ont été formulées contre le système de la transportation, nous indiquerons cependant les principales (1).

On a dit, tout d'abord, qu'aucune partie du monde n'étant absolument déserte, la population qui habite là avant la transportation se trouve souillée par un contact que l'on n'a pas le droit de lui imposer. Nous répondons que la population indigène ne se mélange pas, en général, avec ces éléments nouveaux ; mais nous reconnaissons que, pour les immigrants libres qui seraient installés antérieurement sur le lieu de la transportation, l'objection n'est pas sans valeur. A ce point de vue, la Nouvelle-Calédonie qui, aux débuts de la transportation, n'était habitée que par les Canaques, a sur la Guyane, comme lieu de transportation, une certaine supériorité.

On a objecté également que l'on envoyait souvent les transportés dans des endroits où l'on meurt vite ; c'est, a-t-on dit, la guillotine sèche ! Et pourtant le transporté n'était pas condamné à mort ! En

1. Voir : Von Holtzendorff, *die Deportation als Strafmittel* (La transportation comme peine), Leipsig. 1859.

ce qui concerne la Guyane notamment, nous verrons que cette remarque est assez exacte ; mais on peut répondre que, dans l'exécution des peines, il ne faut pas pécher par excès de sensibilité, ce que l'on a très souvent reproché au législateur français. La société a *droit* au travail des condamnés et il est juste que les travaux pénibles, ceux qui doivent être faits au début de toute tentative de colonisation, soient plutôt effectués par des criminels, qui courront tous les risques de ce genre de travaux préparatoires, que par des colons libres qui n'ont, eux, aucune faute à se reprocher.

Sous la législation antérieure aux décrets récents dont nous avons à nous occuper, on reprochait à la transportation de ne pas être moralisatrice. Il y avait, sur les lieux de la transportation, disait-on, une promiscuité souvent révoltante. Ce reproche, qui s'adresse surtout à l'organisation locale primitive, n'existe plus aujourd'hui. En effet, il se fait aujourd'hui, avant le départ pour le lieu de transportation, une sélection entre les individus plus ou moins coupables, et, suivant le degré de culpabilité, le lieu de transportation est différent. Il y a plus : sur le lieu même de la transportation, on a fait des classifications, et réservé des camps disciplinaires spéciaux aux condamnés endurcis.

L'obligation de séjour perpétuel, quand la peine

des travaux forcés est supérieure à huit années, a été également critiquée. Au congrès des prisons, en 1873, à Londres, M. Da Foresta, procureur général d'Ancône, disait : « Ce système me paraît dé-
« truire entièrement la gradation des peines. En
« imposant une peine perpétuelle à celui qui est
« condamné à huit ans pour un simple vol avec
« effraction ou pour coups et blessures, aussi bien
« qu'à ceux qui ont été condamnés à vie comme
« assassins ou voleurs de grands chemins, tout se
« trouve ainsi injustement confondu dans la même
« sentence ».

Il y a, là encore, beaucoup de vrai. Mais les deux catégories de condamnés ne sont pas, après huit ans, au moins en droit, traitées, sur place, de la même manière.

Au fond, cette critique se confond un peu avec celles qui s'élèvent à propos de la situation que l'organisation locale de la transportation fait aux libérés ; mais il importe de rappeler surtout que, dans la colonie, la liberté appartient au forçat libéré.

En réalité, et en allant au fond des choses, les critiques dirigées contre la transportation s'adressent surtout à la manière dont, sur le lieu même de la transportation, est subie la peine des travaux forcés. Si donc l'organisation locale est bonne, si les fonctionnaires chargés de l'application des règles rela-

tives à cette organisation locale s'acquittent de leur mission avec un zèle intelligent, la transportation donnera tous les bons résultats que l'on en espérait en 1854. Et si les résultats ont, jusqu'à ces derniers temps, trompé cette attente, au point que le principe même de la transportation a été attaqué, cela tient précisément à ce que l'organisation locale était défectueuse, ainsi que nous le verrons bientôt. En d'autres termes, la transportation n'a que la valeur de son organisation locale. C'est dans celle-ci que réside incontestablement la solution du problème.

D'ailleurs, d'après nous, les transportés, les individus condamnés aux travaux forcés, sont les seuls qui, dans l'état actuel de la législation pénale (1), puissent être efficacement utilisés à l'œuvre de la colonisation pénale, colonisation qui est le côté pratique de la transportation, de même que l'amendement du condamné en est le but théorique et incertain.

Nous avons signalé, en effet, l'insuffisance, au point de vue colonisateur, de la relégation et de la déportation ; tandis qu'on conçoit fort bien qu'un individu condamné aux travaux forcés pour infraction grave à la loi militaire ou pour crime passionnel, devienne, sur le lieu de la transportation, un

1. Nous dirons plus loin quelques mots de la possibilité d'une transportation volontaire

excellent colon, — surtout si la transportation a une organisation locale telle que ce coupable, non encore moralement perdu, soit, d'une part, isolé des contacts dépravateurs, et, d'autre part, incité à se conduire honorablement par la perspective, qui lui sera offerte, d'une réhabilitation, d'un reclassement social.

Nous ne nous associons donc pas à la résolution suivante, que, en 1878, le congrès international pénitentiaire de Stockholm adoptait sur la proposition de M. Baltrani-Scalia : « La peine de la transportation présente des difficultés qui ne permettent pas de l'adopter dans tous les pays, ni d'espérer qu'elle y réalise toutes les conditions d'une bonne justice ». — Nous pensons au contraire que la réglementation nouvelle peut conduire à d'excellents résultats.

Nous exposerons d'abord quelle était la situation avant la promulgation des décrets : du 4 sept. 1891, sur le régime disciplinaire ; — du 15 sept. 1891 modifié par un décret du 13 décembre 1894, sur l'utilisation de la main-d'œuvre pénale ; — du 31 août 1878 modifié par le décret du 18 janvier 1895, sur les concessions ; — du 13 janvier 1888, et du 29 septembre 1890, sur le régime auquel sont soumis les libérés.

Après avoir analysé ces décrets, nous passerons

sommairement en revue les législations étrangères, en nous étendant surtout sur la transportation russe, au point de vue de son organisation locale, la Russie étant aujourd'hui, avec la France, le seul pays qui applique sérieusement le régime de la transportation.

CHAPITRE II.

EXPOSÉ DE LA SITUATION AVANT LES DÉCRETS.

La loi du 30 mai 1854 confiait à l'administration le soin d'organiser la transportation. On fut donc amené à charger spécialement un ministère de cette organisation. Ce fut le département de la Marine qui fut désigné à cet effet. A dire vrai, c'était celui ci qui devait être choisi : il avait eu précédemment les bagnes dans ses attributions, et, d'autre part, les colonies lui étaient rattachées. Cependant, on peut regretter cette attribution nouvelle accordée au ministère de la Marine, car la tendance se manifesta immédiatement d'adopter pour les forçats les règles générales de l'armée de mer, et d'autre part on se mit à recruter parmi les officiers de marine retraités les fonctionnaires qui devaient présider aux destinées de l'institution nouvelle.

Or, la marine et les fonctionnaires ainsi choisis

étaient, semble-t-il, assez mal préparés pour la tâche difficile qu'ils avaient non seulement à accomplir, mais, qui plus est, à organiser.

On peut même soutenir, ces tendances et ces procédés s'étant maintenus assez longtemps, que l'on est en présence de l'une des causes les plus importantes de l'organisation mauvaise prise, au début, en application de la loi de 1854.

En somme, tant que les colonies ne furent qu'une simple Direction du ministère de la Marine, la réglementation fut insuffisante ou peu heureuse. Ce n'est qu'en 1883, époque à laquelle fut créé le Sous-Secrétariat d'Etat des Colonies (qui allait devenir ministère spécial par la loi du 20 mars 1894), que l'administration des colonies reçut une existence presque autonome et indépendante de la marine : en sorte que l'année 1883 est la date à laquelle commencent les réformes fécondes en matière de transportation, réformes que nous nous proposons d'étudier.

Les considérations qui précèdent expliquent l'insuffisance des premiers règlements intervenus en conformité des prescriptions de la loi de 1854. La seule idée qui, au début, semble avoir prévalu, a été d'appliquer aux forçats la juridiction, la législation et la discipline militaires : pour le surplus, on se déchargeait sur l'administration du lieu de la

transportation du soin d'organiser les détails, qui, cependant, sont tout en la matière. Par suite, les gouverneurs organisèrent les colonies pénitenciaires à leur guise, sans esprit de suite et avec une diversité absolue. Et il semble bien que certains administrateurs avaient pour principe de n'exécuter les instructions ministérielles, quand il en était envoyé, que lorsqu'elles étaient conformes à leurs idées personnelles. Nous avons étudié les causes, voyons maintenant ce que furent les effets, c'est-à-dire demandons-nous quelle fut l'organisation primitive de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie.

La loi du 30 mai 1854 (1), avons-nous dit, confiait au pouvoir exécutif l'organisation locale de la transportation. Ce sont donc les actes du pouvoir exécutif qu'il faut étudier ici.

Les lieux de transportation sont actuellement (2)

1. Le gouvernement peut, par décret, fixer des lieux de transportation dans les possessions françaises, autres que l'Algérie, dont le voisinage est trop immédiat : tel est le principe posé par la loi de 1854, dans son art. 1^{er}.

2. Par mesure administrative, des Canaques, condamnés aux travaux forcés en Nouvelle-Calédonie, ont été internés au pénitencier de Poulo-Condore (Cochinchine) : il leur était trop facile, en effet, de s'évader des pénitenciers de la Nouvelle-Calédonie, puisqu'ils auraient subi leur peine sur les lieux mêmes où ils avaient commis leur crime : Décision min. des 6 nov. 1868 et 21 juillet 1871. B. O. Calédonie, p. 449.

la Guyane, la Nouvelle-Calédonie, le Gabon (décret du 1^{er} octobre 1887) et Obock (décrets des 8 mars 1886, 3 oct. 1886, 22 oct. 1887).

A Obock (1) les transportés, en petit nombre, sont surtout des condamnés indiens et annamites ; il y en a de 90 à 100 ; au Gabon ce sont des Annamites, aujourd'hui très bien acclimatés. Il se fait donc entre nos colonies des échanges de main-d'œuvre pénale, qui ont donné des résultats assez satisfaisants. Tout était à créer : on a donc pu utiliser les transportés à toutes sortes de travaux. Mais cette transportation est trop peu importante (2), étant donné le petit nombre des transportés, pour que nous nous y arrêtions plus longtemps (3). Ajoutons seulement que les condamnés de la Guadeloupe et de la Martinique sont envoyés à la Guyane, ainsi que ceux de Saint-Pierre et Miquelon et de la Réunion. Ceux condam-

1. Au début, les condamnés d'origine arabe étaient seuls transportés à Obock : la proximité des coreligionnaires facilitait les évasions.

2. La transportation à Obock sera supprimée à partir du 1^{er} janvier 1896.

3. La suppression de la transportation à Obock, à partir de 1896, rend superflu tout commentaire sur ce fait que les transportés à Obock, astreints à la résidence, sont dirigés sur la Guyane pour subir cette peine accessoire, en admettant que la qualification de peine accessoire soit applicable à l'obligation de la résidence (Déc. min., 10 mai 1891, B. O. Guyane, p. 138).

nés en Guyane restent à la Guyane : on les envoie principalement au Maroni, en sorte qu'ils ne peuvent pas communiquer avec la population libre.

Occupons-nous de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie.

A. *Guyane* (1). — C'est la Guyane qui fut, la première, choisie comme lieu de transportation. Le décret du 27 mars 1852, qui a fait cette désignation, est toujours en vigueur.

Les premiers transportés débarquèrent en 1852 aux Iles du Salut. Les Iles du Salut sont trois îlots d'origine volcanique (l'Ile Royale, l'Ile Saint-Joseph, l'Ile du Diable) situés à six milles au nord de l'embouchure du Kourou et à vingt-sept milles au nord-ouest de Cayenne.

Au lieu de mettre les forçats à la disposition des colons libres qui auraient ainsi remplacé les esclaves dont ils venaient d'être privés par l'affranchissement général de 1848, l'administration employa les transportés à construire des pénitenciers, qu'on abandonnait au fur et à mesure.

La mortalité en effet y était effrayante. C'est ainsi

1. Voir dans les Archives de médecine navale, tome 39 (année 1883), une très intéressante étude du Dr Orgéas, intitulée : *La colonisation de la Guyane par la transportation*.

que les premiers essais d'établissements pénitentiaires aux Iles du Salut et de Rémire, à la Montagne d'Argent, à Kourou, à Saint-Georges de l'Oyapock, ou le long de la rivière de la Comté, donnèrent, au point de vue de la mortalité, des résultats terribles. A ce moment, la moyenne annuelle de 30 0/0 pour les décès n'est pas exagérée. Du reste, la mortalité sera toujours énorme lorsque l'on entreprendra des défrichements sous les tropiques.

Les insuccès de ces tentatives étonnèrent vivement, en France, ceux qui avaient rêvé pour la Guyane la même transformation que celle subie, par l'Australie, sous l'effort des convicts. Aussi fit-on un essai important de colonisation pénale, dans la région du Maroni (décrets des 30 mai 1860 et 24 mars 1887). Dans l'établissement agricole du Maroni, des concessions de terrains furent accordées à quelques transportés libérés, et à ceux des transportés en cours de peine dont la bonne conduite semblait faire mériter cette faveur. La fondation de la colonie pénitentiaire du Maroni date de la fin de l'année 1857. C'est, en effet, le 21 août 1857 que l'essai de pénitenciers sur le Maroni, à la hauteur de la pointe Bonaparte, fut ordonné par le contre-amiral Baudin, alors gouverneur de la Guyane. Le 10 février 1858, le nouvel établissement reçut le nom de « Saint-Laurent ». A partir de 1861, l'état sanitaire y était

devenu assez satisfaisant ; on pouvait donc y réussir.

On se proposa de rayonner tout autour du nouvel établissement, et de coloniser de proche en proche ; mais on ne put réaliser complètement ce programme, car on avait trop présumé des forces de la transportation en Guyane.

Aussi, quand la Nouvelle-Calédonie fut choisie, le 2 septembre 1863, pour autre lieu de transportation, les pénitenciers fondés autour de celui de Saint-Laurent disparurent-ils assez vite. Notamment Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, Saint-Pierre, furent abandonnés. Saint-Laurent, dont on espérait faire une future Sidney, resta seul avec deux ou trois autres. Cependant la colonie pénitentiaire du Maroni a toujours une importance considérable. Un décret du 16 mars 1880 porte création de la *commune* pénitentiaire du Maroni, et depuis 1887 la transportation en Guyane, nous le verrons, est devenue de plus en plus fréquente.

Pour former et fonder cette société nouvelle, on avait fait venir en Guyane des femmes des maisons centrales françaises. Le Gouvernement n'a, en effet, jamais usé du droit, que lui confère l'art. 4 de la loi du 30 mai 1854, de transporter les femmes condamnées aux travaux forcés. Toutes les femmes trans-

portées à la Guyane ou à la Nouvelle-Calédonie y sont allées sur leur demande.

De la fin de 1859 au premier janvier 1884, 400 ménages ont été formés, ont vécu, ont travaillé au Maroni. La question la plus importante est évidemment la suivante, au point de vue de la colonisation : *Quid* des enfants nés de ces mariages ? Il faut avouer que les résultats sont médiocres. Notamment, au Maroni, la proportion des mariages stériles est énorme : « La cause primordiale et générale de ce phénomène, dit le Dr Orgéas, c'est le non-acclimatement de la race des conjoints, l'inaptitude de la race blanche à procréer des enfants et à se perpétuer dans un climat qui ne lui convient pas. Dans un milieu défavorable à l'individu, l'espèce doit s'éteindre. La plus apparente des causes immédiates et particulières, c'est la fréquence inouïe des avortements. » Et plus loin : « Je me crois en droit d'affirmer qu'au Maroni les avortements ont été au moins aussi nombreux que les accouchements à terme. »

La situation des enfants nés viables était, elle-même, assez mauvaise. Voici, par exemple, le rapport du médecin en chef, pour le 4^e trimestre de l'année 1866 : « Vers l'âge de deux ans et demi, trois ans, ces enfants pâlissent, s'infiltrant, deviennent en très peu de temps anémiques, et meurent ; ceux qui survivent ne tardent pas à devenir la proie

« des fièvres intermittentes, reviennent périodique-
« ment à l'hôpital, et il n'est pas difficile de prévoir
« comment ils finiront. Nous ne voulons pas dire que
« tous les enfants du Maroni soient dans le même
« état ; il y a, heureusement, des exceptions ; mais,
« en somme, cette jeune génération ne semble pro-
« mettre rien de bon pour l'avenir. »

Il ne semble donc pas que ces êtres puissent faire souche de colons. Le Dr Orgéas (*op. cit.*, p. 347 et s.) fait un tableau effrayant de la situation physique et intellectuelle de ces enfants dégénérés. Retenons seulement sa conclusion : « Un enfant né en France
« a plus de chances d'arriver à l'âge de cinquante
« cinq ans qu'un enfant du Maroni n'a de chances
« d'arriver à cinq ans.... Nous concluons de cette
« étude que la race blanche représentée par les trans-
« portés colons du Maroni, vivant à la Guyane en
« cultivant le sol, est éteinte dès la première géné-
« ration. »

Ces conclusions sont exagérées ; certes, à un moment donné, le chiffre de la mortalité a pu être énorme, sous l'influence de la fièvre jaune, de la fièvre paludéenne, de la dysenterie, de l'anémie. La fièvre jaune attaque surtout les nouveaux venus, et, parmi eux, les alcooliques. Elle est, d'ailleurs, toujours importée, et, au moyen de rigoureuses quarantaines, on peut arriver à s'en garantir. Pour ce

qui est de la fièvre paludéenne, elle provient, à la Guyane comme partout ailleurs, du défrichement d'un sol vierge. Et quand les noirs et les Peaux-Rouges font du déboisement, ils subissent, aussi bien que les blancs, l'intoxication paludéenne. La dysenterie peut être combattue victorieusement, pourvu que l'on sache se procurer de l'eau pure ; enfin, l'anémie semble ne pas devoir résister à une augmentation suffisante des rations de vivres.

En tous cas, la mortalité, pour toute la Guyane, a donné, de 1852 à 1878, une moyenne annuelle de 8, 80 0/0. Ce chiffre est, sans doute, élevé, mais il est bien au-dessous de ce que l'on croit ordinairement, et il nous est fourni par le D^r Orgéas qui, on l'a vu, ne se montre pas précisément favorable à la transportation en Guyane.

Notons, dans un autre ordre d'idées, que si les pouvoirs locaux n'aiment pas les transportés, la population est loin de leur être aussi hostile. Par exemple, à la suite d'un vote du conseil général de la Guyane demandant la concentration de tous les condamnés au Maroni, une pétition couverte de signatures a été remise au Gouverneur pour protester contre une mesure qui ruinait Cayenne ; les pétitionnaires y disaient qu'ils préféreraient la suppression du Conseil Général à celle de la transportation.

B. — *Nouvelle-Calédonie*. — Un décret du 2 septembre 1863 autorisa la création, à la Nouvelle-Calédonie, d'établissements pénitentiaires dans lesquels devrait être subie la peine des travaux forcés.

Le premier convoi, composé de 250 condamnés aux travaux forcés astreints à la résidence perpétuelle, partit de Toulon le 2 janvier 1864. Le 9 mai suivant, ce convoi arrivait à Nouméa.

Nous ne nous arrêterons pas à décrire les divers établissements pénitentiaires créés à la Nouvelle-Calédonie ; nous nous contenterons simplement de constater que de 1864 à 1878, la mortalité annuelle a été de 3,15 0/0, alors que la proportion pour la Guyane était, nous l'avons dit, de 8,80 0/0.

C. — Au moment où s'ouvrit l'ère des nouveaux décrets, on peut dire que la peine des travaux forcés n'occupait plus, au point de vue du châtement, dans l'échelle des peines, la place que le législateur a entendu lui marquer.

Avant les modifications apportées dans ces dix dernières années, on peut soutenir, en effet, que la peine des travaux forcés ne venait pas, en réalité, après la peine de mort ; elle se plaçait, dans l'esprit des condamnés, et aussi au point de vue de sa rigueur, après la réclusion, puisqu'on commettait des crimes dans les maisons centrales, uniquement

pourobténir la transportation. On sait comment, en 1880, la loi Cazot a réagi contre cette tendance. — C'était donc l'énervement de la répression. Il était temps d'aviser, car l'organisation locale était absolument défectueuse. Une légende accréditée dans le monde des malfaiteurs, dit M. Dislère dans son rapport sur les travaux de la Commission chargée de préparer les nouveaux décrets, « fait des établissements pénitentiaires coloniaux une sorte d'Eldorado où, sous un climat très supportable, le transporté, assuré de la satisfaction de tous ses besoins, est soumis à un régime sensiblement moins dur que celui des maisons centrales. Le Parlement s'est ému de cette situation. *L'opinion l'a exploitée contre la transportation* ».

D. — Il ne faudrait pas croire, cependant, que, avant la réforme commencée en 1889, la situation de nos colonies pénitentiaires fût absolument mauvaise, désespérée.

Tout d'abord, si la Guyane a vécu jusqu'ici, tant bien que mal, c'est grâce à la présence des transportés. C'est pour le même motif que la Nouvelle-Calédonie s'est développée si rapidement.

Du reste, l'examen des budgets des deux colonies fournit, sur ce point, des renseignements intéressants.

A la Guyane, les recettes diverses, en n'y comprenant pas les subventions métropolitaines, s'élevaient, en 1856, à 456 845 francs ; or, en 1889, elles s'élevaient à 2 169 635 francs.

De même, en Nouvelle-Calédonie, les recettes qui, en 1868, étaient de 241 808 francs, atteignaient en 1889 le chiffre de 2 020 358 francs.

Ces données, on le voit, sont loin d'accuser une diminution de prospérité.

Depuis le commencement de l'application du système de la transportation, chaque transporté a coûté annuellement en moyenne, à l'Etat, pour frais d'administration, surveillance, vivres et soins médicaux : à la Guyane, 500 francs ; à la Nouvelle-Calédonie, 450 francs.

La Guyane, de 1852 à 1886, a entretenu une moyenne annuelle de 4700 transportés ; de 1863 à 1886, cette moyenne annuelle a été, pour la Nouvelle-Calédonie, de 5200.

D'ailleurs, le travail des condamnés n'a pas été improductif. Disons un mot du *Budget sur ressources spéciales*, créé en vertu de la loi de finances du 3 août 1875. Le Département a voulu créer des ressources aux condamnés de bonne conduite ; il a demandé ces ressources au travail des condamnés eux-mêmes, afin d'en consacrer le produit à la création d'établissements industriels et agricoles, aux

achats d'outillage et de matières premières. On était arrivé, ainsi, en 1883, à avoir constitué un fonds de réserve de 516,000 francs, tout en ayant versé 313,000 francs au Trésor.

La loi de finances du 29 décembre 1884 attribua au Trésor le montant des crédits ainsi épargnés, par le service pénitentiaire, par l'utilisation du travail des transportés. Elle autorisait, cependant, la création d'un nouveau fonds de réserve. Or, du 1^{er} janvier 1884 au 31 décembre 1887, le montant des versements effectués au Trésor est de 480,000 fr., et la nouvelle réserve a atteint 604,000 francs, pour ces quatre années. La vente des produits du travail des condamnés a donc suivi une progression constante.

Sans demander aucun crédit à l'Etat, au moyen des seules réserves du budget sur ressources, l'administration a acheté, pour 180,000 francs, le matériel de l'exploitation de la société forestière du Haut-Maroni, et le domaine de Pariacabo, en Guyane, payé 20,000 francs ; elle a reconstitué le pénitencier de Komon, repris la Montagne d'Argent ; organisé, dans la rade de Cayenne, le batelage et le chalannage, etc....

E. — Le 15 mai 1889, le Sous-Secrétaire d'Etat des colonies décida qu'une commission serait char-

gée, entre autres choses, d'étudier les réformes qu'il y avait lieu d'apporter dans le régime des établissements pénitentiaires coloniaux, et de préparer la refonte des règlements d'administration publique rendus en exécution de la loi du 30 mai 1854.

Le Président de cette commission était M. le Conseiller d'Etat Dislère, et le vice-président, M. Léveillé. La commission comprenait des représentants des Départements de la Justice, de l'Intérieur, de la Marine et des Colonies, auxquels furent adjoints des magistrats et fonctionnaires du service colonial, en congé à Paris.

Le Sous-Secrétaire d'Etat insistait sur ce point que l'utilisation de la main-d'œuvre pénale, telle que l'avait jusque-là comprise l'administration, ne répondait exactement ni aux intentions du législateur de 1854, ni aux prescriptions mêmes de la loi, qui porte que les forçats devaient être employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation.

« Cherchant, dit M. Dislère dans le compte-rendu des travaux de la commission, d'une part à tenir le juste milieu entre les tendances philanthropiques un peu dominantes aujourd'hui, et les sentiments de sévérité bien naturels chez ceux qui ont été appelés à voir de près la triste population qui alimente la transportation, nous avons essayé d'apporter dans la rédaction des règlements disciplinaires tous les

ménagements compatibles avec les exigences du bon ordre et de la discipline ».

La transportation, dit M. Léveillé (dans sa brochure sur la transportation, page 1), pour produire tous ses effets, « doit être réglée d'une certaine façon. « Elle doit être construite par un législateur intelligent, qui fasse d'elle une arme à la fois ferme et « souple. Elle doit être conduite de haut par un gouvernement qui ait des vues. Elle doit enfin, dans le « détail, être maniée par des agents qui aient le sentiment profond et inaltérable de leurs devoirs professionnels ».

Les décrets dont nous allons maintenant nous occuper sont l'œuvre de la commission précitée : « Dans « une série de décrets qui ont consacré nos propositions, dit encore M. Léveillé, nous avons restitué « à la transportation son énergie disparue et par conséquent sa vertu d'intimidation, »

CHAPITRE III

DU RÉGIME DISCIPLINAIRE.

A.— Pour faire servir la main-d'œuvre pénale à la colonisation, il faut avoir préalablement préparé le terrain, en ce sens que, pour devenir un colon, il faut que le condamné ait été préparé à l'être.

Comment a lieu cette préparation ? Comment traiter le condamné dans tout l'intervalle qui sépare la condamnation du moment où l'on en fera un véritable colon ? Car, pendant qu'il subit réellement sa peine, le condamné est *utilisé* dans l'intérêt de la colonisation ; il apprend ce qu'est un colon, mais il ne l'est pas encore.

Le but que doit se proposer le législateur est lointain peut-être, mais il peut seul donner des résultats féconds. Il faut chercher à amender le forçat et lui faire entrevoir la possibilité de terminer honnêtement, en qualité de colon libre, une

vie mal commencée. La réhabilitation, la remise de peine par voie de grâce, une concession lui permettant de gagner sa vie, telles seraient les conséquences et la récompense de son amendement.

La réussite de la colonisation pénale dépendra du régime disciplinaire qui sera appliqué aux forçats pendant qu'ils subissent réellement la peine. Elle dépend surtout de la façon dont seront appliquées les règles de cette législation disciplinaire, et du zèle, du tact, du dévouement que, dans l'accomplissement de leur mission, déploieront les fonctionnaires chargés de la direction des forçats, mission évidemment ingrate, mais qui, finalement, contribue à la prospérité de la métropole.

B. — Avant la loi de 1854, les condamnés aux travaux forcés étaient, dans les bagnes de la métropole, divisés en trois classes : 1° les *éprouvés* ; 2° les forçats ordinaires, soumis au régime normal ; 3° les *fatigants*, comprenant les condamnés à perpétuité, les récidivistes, les évadés, les incorrigibles (règlements des 25 mars 1829 et 16 sept. 1839). Les peines (retranchement de vin, prison, double chaîne, bastonnade) restaient déterminées par l'arrêté du 27 nivôse an II. Un quartier d'isolement recevait les condamnés punis ou incorrigibles (règlement d'avril 1847).

Aux termes de la loi du 30 mai 1854, un règlement d'administration publique devait déterminer tout ce qui concernait l'exécution de cette loi, et notamment le régime disciplinaire des établissements de travaux forcés. Or cette réglementation n'est intervenue que beaucoup plus tard, car le seul décret qui ait été rendu sur le régime disciplinaire pendant la période de 26 ans qui sépare la loi sur la transportation, et le décret réglementant pour la première fois celle-ci au point de vue de son régime disciplinaire, est du 19 août 1855. Au lieu de réglementer la matière en détail, il pose un principe général : « Tous les individus subissant, à quelque
« titre que ce soit, la transportation dans les colo-
« nies pénitenciaires d'outre-mer, sont assujettis au
« travail *et soumis à la subordination et à la discipline*
« *militaires*; les lois militaires leur sont applicables ».

Cette soumission des forçats aux règles militaires était certainement une faute ; un soldat n'est pas un forçat : il obéit parce qu'il sait qu'il doit en être ainsi dans l'intérêt supérieur du pays ; tandis qu'un forçat n'obéira, on peut le poser en principe, que sous l'empire de la crainte.

Un règlement disciplinaire, nous l'avons dit, était, dans la matière, d'une importance capitale, et le premier décret important sur le régime disciplinaire est du 18 juin 1880 !

En sorte que, à défaut du règlement disciplinaire que faisait espérer la loi de 1854, des arrêtés locaux avaient fixé les punitions que, pour leurs fautes disciplinaires, les forçats pouvaient encourir.

Prenons, par exemple, l'arrêté du 10 mai 1855, rendu pour la Guyane et étendu à la Nouvelle-Calédonie par dépêche du 31 avril 1865.

Pour stimuler les transportés, on leur donne un salaire et des gratifications, soit en nature, soit en argent ! Et quand il ne travaille pas, le transporté n'en conserve pas moins le droit à la ration de vivres : La ration du forçat comprenait, par jour, 750 grammes de pain, 25 centilitres de vin, 140 grammes de légumes verts, 250 grammes de viande.

Quant aux punitions, elles consistent dans la privation de salaire, *de vin, d'alcool*, dans l'emprisonnement, dans l'enchaînement (art. 3, loi 30 mai 1854), enfin dans les châtiments corporels, que redoutaient surtout les forçats. Le retranchement de vin ne pouvait s'infliger pour plus d'un mois ; les fers, avec les diverses modifications, pour plus de trois mois ; la cellule, avec réduction au pain et à l'eau, pouvait s'appliquer deux jours sur trois. Les hommes aux fers ne recevaient ni vin, ni tabac. Le 26 décembre 1872, une décision du gouverneur de la Guyane avait organisé trois pelotons (de punition, de correction, de la double chaîne), pour les trans-

portés qu'une faute grave faisait exclure des pelotons ordinaires.

En 1878, le Sénat fut saisi, par M. Schœlcher (V. *Officiel*, du 12 fév. 1878), d'une proposition de loi tendant à supprimer les peines corporelles : « Rien, « disait M. Schœlcher, n'est plus contraire que la « bastonnade à l'amendement possible des coupables ; elle déprave, à la fois, le patient et le bourreau ; elle inspire au supplicié des pensées de désespoir et de vengeance ; elle ne peut avoir qu'une « très mauvaise influence sur les témoins de l'exécution ; enfin elle est une sorte de rétrogradation « vers l'état sauvage » (1). Le gouvernement prit alors les mesures suivantes : 1° il annonça la mise à l'étude du décret réclamé depuis 1854 ; 2° il ordonna, en attendant la promulgation de ce nouveau décret, de ne plus appliquer les peines corporelles qu'aux cas de tentative d'évasion et d'attentat aux mœurs, et seulement après autorisation du gouverneur (1).

Puis intervint le décret du 18 juin 1880 qui, dans son art. 11, supprimait les peines corporelles. De plus, c'était à titre *disciplinaire* que le vin ou le tafia étaient supprimés. Le forçat avait donc, en princi-

1. Au congrès de Stockholm (1878) on s'était également montré très hostile au maintien de peines corporelles.

2. *D. min.* du 21 fév. 1878, B. O. Calédonie, p. 193.

pe, droit à la ration, même lorsque son travail n'avait aucune valeur ; il n'était réduit au pain sec et à l'eau (et encore deux jours sur trois seulement) que s'il était mis au cachot.

Ce régime était beaucoup trop favorable aux transportés. Il en résulta une indiscipline absolue et une autre conséquence très grave : n'étant plus protégés par le règlement, les surveillants furent amenés à faire trop souvent usage de leurs armes. On avait, semble-t-il, oublié les termes du rapport de M. du Miral : « Le point de vue colonisateur ne doit jamais
« faire fléchir la sévérité de la discipline, ni dimi-
« nuer l'exemplarité de la peine... La discipline doit
« être à la fois prévoyante, sévère, et toujours mo-
« ralisatrice. »

Avant d'étudier, relativement au régime disciplinaire proprement dit, le décret de 1891, remplaçant celui de 1880, notons une première disposition qui s'y rattache étroitement.

C.—Décret du 16 novembre 1889 (Classement avant le départ). — En ce qui concerne l'exécution de la peine, l'Administration a le droit incontesté d'établir, dans l'application, des catégories différentes, suivant que les individus présentent plus ou moins de chances d'amendement. En d'autres termes, l'Ad-

ministration doit chercher à séparer les criminels d'accident des malfaiteurs d'habitude.

La sélection s'est donc faite tout naturellement lorsqu'il s'est agi de désigner, pour chaque condamné, le lieu d'internement. On le sait, la Nouvelle-Calédonie, en raison de son climat tempéré, à peu près identique à celui du midi de la France, exerce sur la population criminelle de la métropole une incontestable attraction. Tout au contraire, la Guyane inspire aux condamnés une terreur indéniable. Nous avons vu plus haut combien la Guyane présente de dangers au point de vue tant de la santé des forçats, que des difficultés qui rendent plus pénibles le travail et l'existence.

Le 15 avril 1887, une décision ministérielle posa en principe que les forçats d'origine européenne seraient répartis en deux catégories : 1° ceux condamnés à moins de huit ans de travaux forcés étaient regardés comme les moins coupables : ils devaient être transportés à la Nouvelle-Calédonie ; 2° ceux condamnés à huit ans de travaux forcés et au-dessus étaient regardés comme les plus dangereux : ils devaient être dirigés sur la Guyane.

Au cours de ses travaux, l'attention de la Commission permanente du régime pénitentiaire fut appelée sur cette décision de 1887. Cette classification, basée exclusivement sur la durée de la condamnation, fut

critiquée, précisément en ce qu'elle ne tenait pas compte des antécédents judiciaires et de la situation morale des condamnés, alors que c'est là surtout qu'il faut chercher les éléments de la sélection à faire. Il fallait par suite modifier à ce point de vue la décision de 1887.

La commission prépara donc un projet de décret en vertu duquel « la désignation de la colonie pénitentiaire où sera envoyé chaque condamné aux travaux forcés sera faite par décision du Sous-Secrétaire d'Etat des colonies, après avis de la commission permanente du régime pénitentiaire ». Ce décret abrogeant la décision de 1887, a été promulgué le 16 nov. 1889 (1) : un arrêté du Sous-Secrétaire d'Etat, du 20 nov. 1889, a chargé deux sous-commissions, prises dans le sein de la commission plénière, du soin d'opérer cette sélection.

Les principes qui inspirent ces commissions de classement sont résumés ainsi, dans le rapport qui précède le décret du 16 nov. 1889 : « Les criminels dangereux, ceux qui ont déjà encouru plusieurs condamnations, ceux enfin qui ne présentent aucune chance d'amendement doivent être dirigés sur la Guyane, tandis que la Nouvelle-Calédonie

1. L'art. 7 du décret du 4 sept. 1891 dispose également : « L'affectation des condamnés aux différentes colonies pénitentiaires est faite par le ministre chargé des colonies. »

« sera plus particulièrement réservée aux condamnés primaires et aux individus dont on peut encore espérer le relèvement. »

Les commissions statuent sur un dossier comprenant des renseignements sur l'état-civil, sur la situation pénale, sur la situation personnelle du forçat au point de vue de la famille, de la conduite dans la vie libre et en prison, de la profession et de l'utilisation possible dans les colonies, — sur la santé et les aptitudes physiques, — sur un extrait de l'arrêt prononçant la peine des travaux forcés, — sur une notice individuelle du parquet relatant les circonstances du crime, et sur un avis du président des assises (ou du président du Conseil de guerre) sur la désignation de la colonie pénitentiaire. Cette dernière pièce a été réclamée aux parquets, sur la demande du sous-secrétaire d'Etat des colonies, par deux circulaires du garde des sceaux, des 10 janvier et 4 juillet 1890, et par une circulaire du ministre de la Guerre en date du 17 juillet 1890. Donnons quelques détails sur les travaux des commissions de classement, tout au moins sur les premiers et les plus importants.

Du 11 mars 1890 au 23 janvier 1891, 1675 dossiers ont été examinés. Les 1675 condamnés se répartissent ainsi :

121 ont moins de 21 ans

269 ont de 21 à 24 ans

433 ont de 25 à 29 ans

510 ont de 30 à 39 ans

241 ont de 40 à 49 ans

91 ont 50 ans et au dessus.

Environ 80 0/0 (1) sont donc dans la force de l'âge et peuvent être utilisés à la colonisation (2).

Sur ces 1675 condamnés on compte : 1176 français, 350 arabes et 149 étrangers. — Ils se répartissent, à un autre point de vue, en : 1100 célibataires (3), 366 mariés avec enfants, 116 mariés sans enfants, 54 veufs avec enfants, 21 veufs sans enfants, et 18 divorcés.

Ces 1675 condamnés se divisent encore en : 590 condamnés pour crimes contre les personnes, et 1085 pour crimes contre les propriétés.

D'après les peines prononcées (inférieures ou su-

1. Tandis que les *relégués* âgés de plus de 40 ans fournissent la proportion de 45 0/0. L'encombrement des pénitenciers d'outre-mer par des non-valeurs se produit donc dans des proportions plus fortes en ce qui concerne les relégués.

2. En ne tenant pas compte de l'état de santé précaire d'un certain nombre de forçats. Ce nombre, il faut le reconnaître, n'est pas une quantité négligeable.

2. Ou 65 0/0. Ce nombre des relégués célibataires est encore plus considérable, il est de 79 0/0.

périeures à 8 années), on compte 510 individus astreints à la résidence temporaire, et 1165 individus astreints à la résidence perpétuelle.

Les 1675 condamnés dont nous nous occupons comprenaient 904 forçats ayant encouru des condamnations antérieures ; et, sur ces 904 condamnés, 275 (1), par suite de leur condamnation actuelle, encouraient la relégation. Sauf trois exceptions, ces 275 condamnés ont été désignés pour la Guyane. Inversement, les 350 Arabes condamnés devaient, sans exception, être désignés pour la Nouvelle-Calédonie ; cette mesure a été prise par le Département parce que les Arabes s'évadaient facilement de la Guyane et revenaient en Algérie où ils échappaient trop souvent aux recherches de la police locale.

Par suite de circonstances spéciales, la désignation des 1325 condamnés Européens n'a porté que sur 1275 personnes (dont 147 étrangers) : 958 (soit 75,2 0/0) ont été désignés pour la Guyane, et seulement 317 (soit 24,8 0/0), pour la Nouvelle-Calédonie.

En résumé, conclut M. de Lavaissière de Laver-

1. Il faut ajouter à ces 275 condamnés ceux qui, récidivistes, ont encouru les travaux forcés à perpétuité, la peine de la relégation ne pouvant être prononcée en même temps qu'une peine perpétuelle (Cass., 26 juin 1886),

gne, directeur de la comptabilité et des services pénitentiaires au Ministère des Colonies, dans un remarquable rapport auquel les chiffres qui précèdent ont été empruntés, « la Nouvelle-Calédonie n'est
« plus désormais ouverte qu'à quelques hommes
« devenus criminels dans une heure de folie ou de
« passion et qui, rappelés à la triste réalité par la
« peine qui les a frappés, manifestent des senti-
« ments de repentir, dont on devait tout naturel-
« lement tenir compte dans l'exécution de la peine.
« La Guyane, au contraire, est réservée à la masse
« de ces malfaiteurs incorrigibles et dangereux,
« toujours en lutte contre la société, vis-à-vis des-
« quels la pitié serait de la faiblesse, et qui doivent
« expier dans toute sa rigueur le justé châtiment
« de leurs crimes ».

En fait, les dispositions du décret de 1889 ont produit sur la population pénale une salubre impression, les criminels endurcis se voyant définitivement fermer l'entrée de la Terre Promise.

Ce classement par des commissions présente, du reste, cet avantage considérable que, *à priori*, au moment même où il est condamné, le forçat ne peut se rendre compte du lieu où il sera transporté : cette incertitude peut empêcher bien des crimes, car les criminels de profession sont parfaitement au courant des peines qui les menacent, au cas où

ils commettraient une nouvelle infraction pénale.

Cependant un semblable classement laisse peut-être place à une critique. Si, en effet, en Calédonie, la vie est sinon agréable, du moins supportable, et si, au contraire, en Guyane, c'est la mort possible à brève échéance, on arrive, *en fait*, à substituer, aux tribunaux qui prononcent la peine, de simples commissions de classement. — Ce reproche peut être fondé, dans une certaine mesure ; en tout cas, il ne faut pas exagérer la philanthropie ; il ne faut pas perdre de vue à quelle catégorie d'individus est réservée la Guyane ; il importe de se souvenir que des garnisons sont envoyées dans des colonies dont le climat est, au moins, aussi meurtrier que celui de la Guyane, parce que les intérêts français l'exigent ; — il importe, surtout, dans l'intérêt de la société française, que la peine des travaux forcés prenne un caractère d'intimidation et d'exemplarité qu'elle n'avait pas, jusqu'alors, à un degré suffisant.

D. — Discipline spéciale. — Il faut distinguer ici soigneusement le régime disciplinaire proprement dit, la punition des manquements aux prescriptions relatives au travail des transportés, et la répression des crimes et délits, commis par des forçats, répression confiée à un tribunal spécial. Occupons-nous

d'abord du régime disciplinaire proprement dit et du décret du 4 sept. 1891.

Le classement a été fait avant le départ, supposons-le. Quel va être, dans la colonie pénitentiaire désignée, le régime disciplinaire proprement dit ?

Le décret du 4 sept. 1891 a voulu rendre à la peine des travaux forcés son caractère de peine sévère, caractère qu'elle eût toujours dû avoir : « Laissant
« de côté, dit M. Dislère dans son rapport, les idées
« humanitaires excessives qui régnaient au moment
« où a été promulgué le décret du 18 juin 1880, la
« commission a été unanime à reconnaître que le
« nouveau règlement disciplinaire qu'elle était ap-
« pelée à préparer devait être coercitif et, si cela
« était possible, moralisateur, puisque la peine des
« travaux forcés a pour but d'abord l'expiation
« du crime, *ensuite* l'amendement du coupable. »
Commentons maintenant le décret du 4 sept. 1891.

Il importe d'abord de classer les condamnés dans les colonies pénitentiaires elles-mêmes. Les condamnés sont divisés en trois classes, déterminées d'après la situation pénale des condamnés, leur conduite, et leur assiduité au travail (art. 1, décret 1891).

Le décret du 18 juin 1880 avait réparti les condamnés en cinq classes. Ces classes étaient déterminées d'après la situation pénale, l'état moral, la conduite et l'assiduité au travail des condamnés,

Dans les deux dernières ils subissaient la peine dans toute sa rigueur ; ils trouvaient, à mesure qu'ils s'élevaient, une amélioration dans leur position, et étaient ainsi encouragés à devenir meilleurs. Le passage d'une classe à une classe supérieure était accordé par décision du Gouverneur, sur la proposition du directeur de l'administration pénitentiaire, et subordonné à un stage de six mois effectivement employé aux travaux de la classe inférieure. Les condamnés des 4^e et 5^e classes étaient isolés la nuit, si les locaux le permettaient.

La commission chargée d'élaborer les nouveaux décrets a estimé que la division en trois classes répondait mieux aux nécessités de la répression et à la nouvelle organisation du travail : « Elle a admis, » dit M. Dislère dans son rapport sur les travaux « de cette commission, trois groupements des con-
« damnés : le premier comprend les individus que
« leur bonne conduite, leur assiduité au travail
« permettent d'admettre aux faveurs de l'assignation
« et de la concession : le second, ceux qui n'ont pas
« encore donné des preuves suffisantes de leur
« amendement ; le troisième, enfin, est composé des
« récidivistes et des malfaiteurs dangereux. » Reprenons cette division.

Transportés de la première classe. — La première classe comprend les transportés les mieux notés. Les condamnés placés dans cette première classe

peuvent seuls obtenir une concession urbaine ou rurale, ou être employés chez les habitants de la colonie (art. 2 du décret). — Ceux qui n'auraient pu obtenir ni une concession ni le bénéfice de l'assignation (nous étudierons plus loin ces deux faveurs), peuvent être employés soit sur un établissement agricole pour y être soumis à un stage en vue de l'obtention d'une concession rurale, soit dans des chantiers ou ateliers de l'administration pénitentiaire et des services publics (art. 3). Ils peuvent, en outre, être employés chez des particuliers, mais seulement comme chefs de chantiers ou d'atelier.

Les condamnés placés dans la première classe ont, d'autre part, une situation privilégiée : seuls ils peuvent être, d'après l'art. 4 du décret, compris dans les propositions de remises, de réduction de peine, ou de libération conditionnelle, transmises par le gouverneur de la colonie.

Le décret admet ici la possibilité de la libération conditionnelle pour la peine des travaux forcés. Cette solution est-elle exacte ? La loi du 14 août 1885 qui prévoit et régleme la libération conditionnelle s'applique-t-elle à notre hypothèse des travaux forcés ? Après avoir admis l'affirmative (D.M. du 31 octobre 1890, B. O. T. Calédonie, p. 271), le ministère de la Justice a admis la négative (D. M. 6 août 1892, B. O. T.

Calédonie, p. 303). C'est précisément dans l'intervalle de ces deux décisions contradictoires que se place le décret de 1891 qui indique comme possible, pour les condamnés aux travaux forcés, la libération conditionnelle. Il semble que la libération conditionnelle soit possible puisque le décret de 1891 l'admet dans son art. 4, alors que le sénatus-consulte du 3 mai 1854 donne, pour certaines possessions d'outre-mer, au chef de l'Etat, le pouvoir législatif.

Revenons à l'étude du décret de 1891.

Relativement à ces diverses faveurs que le gouverneur peut demander au profit des transportés de la première classe, notons que, aux termes du même art. 4 du décret, des propositions exceptionnelles pourraient être faites en faveur des condamnés de deuxième et de troisième classe qui auraient accompli des actes de courage et de dévouement.

Transportés placés dans la seconde classe. — Les condamnés de la deuxième classe sont employés à des travaux de colonisation et d'utilité publique, pour le compte de l'Etat, de la colonie, des municipalités, ou des particuliers, dans les conditions prévues par les décrets que nous étudierons, dans un chapitre ultérieur, sur l'utilisation de la main-d'œuvre pénale.

Transportés placés dans la troisième classe. — Ces condamnés sont affectés aux travaux les plus particulièrement pénibles. Ils sont entièrement séparés

des condamnés des autres classes, et, si les locaux le permettent, ils sont isolés la nuit. Ils couchent sur un lit de camp et peuvent être mis à la boucle simple. De plus, pendant tout le temps qu'ils ne passent pas dans les travaux, ils sont enfermés dans les cases.

Enfin une peine, que les forçats redoutent beaucoup, est applicable aux condamnés de cette troisième classe : Ils sont astreints au silence de jour et de nuit, pendant le travail comme pendant le repos, exception faite pour les communications indispensables à l'occasion des travaux ou du service.

En somme, la deuxième et la troisième classe comprennent les condamnés soumis à l'expiation sérieuse. La première classe comprend plutôt les individus qui s'amendent ; ils sont dans une demi-liberté.

La répartition des condamnés dans la deuxième ou la troisième classe est faite par le ministère de la justice, *avant le départ de chaque convoi*, sur la proposition d'une commission, la même que celle qui désigne la colonie d'internement. Cette répartition, avant le départ, est une mesure excellente ; elle permet de préserver immédiatement, en les plaçant dans la seconde classe, les individus dont l'amendement peut encore être espéré. On leur évite

ainsi le contact avec ceux qui, définitivement perdus, sont placés dans la troisième classe.

Les condamnés sont groupés, à leur arrivée dans la colonie, par le directeur de l'administration pénitentiaire, qui prend en considération les antécédents des nouveaux forçats (art. 8).

Passage d'un condamné à une classe supérieure. — « L'accession à la première classe, dit M. Dislère « dans son rapport, a été rendue plus difficile, afin « que le condamné aux travaux forcés ne puisse, « par des faveurs anticipées, échapper aux conséquences de la condamnation qui l'a frappé ». — C'est dans cet esprit que l'art. 9 du décret formule les règles suivantes : 1° Le passage d'un condamné à la classe supérieure a lieu par décision du directeur de l'administration pénitentiaire, sur l'avis de la commission disciplinaire dont nous parlerons bientôt ; — 2° les condamnés de la troisième classe ne peuvent être proposés pour la deuxième classe, s'ils n'ont été effectivement employés pendant deux ans aux travaux de leur classe dans la colonie ; — 3° aucun condamné à *temps* de la deuxième classe ne peut être proposé pour la première classe, s'il n'a accompli la moitié de sa peine. Pour le condamné à *perpétuité* ou à plus de vingt ans de travaux forcés, le délai minimum est de dix ans ; — 4° Cependant, et au cas de circonstances exceptionnelles, le pas-

sage à la première classe peut être accordé par décision spéciale du ministre des colonies, aux condamnés de la seconde classe qui ont accompli soit le quart de la peine, en cas de condamnation temporaire, soit au moins cinq ans si la peine dépasse vingt ans.

Passage dans une classe inférieure (art. 10). Inversement, le directeur de l'administration pénitentiaire peut, après avis de la commission disciplinaire, pour toute punition de cellule ou de cachot, prononcer le renvoi d'un condamné à une classe inférieure.

Régime des transportés. — Sous l'empire du règlement de 1880, les condamnés recevaient une ration normale, déterminée d'après la classe à laquelle ils appartenaient. De plus, exception faite pour les transportés placés dans la 4^e et la 5^e classe, ils recevaient un salaire.

En ce qui concerne le salaire, la commission, en 1889, estima que, l'obligation au travail étant le principe qui dominait l'exécution de la peine des travaux forcés, il était illégal « de payer au transporté le prix d'un travail qui constitue sa peine ». En principe *les salaires ont donc été supprimés*. Cette réforme est d'une extrême importance.

Tirant la conséquence logique de cette idée, la commission admit également que le condamné n'a-

vait droit, en principe, qu'au pain sec et à l'eau. Mais il est évident qu'on doit tenir compte du travail fourni par le forçat, de sa plus ou moins grande bonne volonté. Le nouveau règlement admet donc la possibilité, pour les condamnés ayant accompli la tâche qui leur est imposée, de recevoir des bons de cantine : « Tout condamné ayant effectué le travail qui lui est imposé obtient, pour la journée du lendemain, un bon de cantine donnant droit à la ration normale déterminée par un arrêté du ministre des colonies. Tout condamné qui aura obtenu dans la semaine quatre fois la ration normale aura droit, le dimanche, à la ration normale ».

Pécule. — Il y a plus : les condamnés peuvent, par leur travail et leur bonne conduite, obtenir un ou plusieurs bons supplémentaires dont la valeur est fixée par arrêté ministériel. Si ces bons ne sont pas consommés le jour même, la valeur en est versée au pécule. — Le pécule peut être employé soit en menus achats autorisés par les arrêtés locaux, soit en envoi de fonds aux familles.

En tous cas, il importe de signaler ici une règle très importante que pose l'art. 13 du décret : les condamnés, à l'exception de ceux placés sous le régime de l'assignation ou en concession ne peuvent détenir aucune somme d'argent ou valeur quelcon-

que. L'expérience a montré, en effet, que donner de l'argent à un forçat, c'était l'encourager à mal faire.

— Cependant, par mesure bienveillante (1), on peut lui créer, par des mises en réserve successives, un pécule de sortie.

Signalons également ici le décret du 30 août 1889, qui règle, d'une manière très minutieuse, la vente, aux transportés, du vin ou des boissons alcooliques quelconques, et revenons au décret du 4 septembre 1891.

Remarque. — Pour chaque condamné il est établi une notice individuelle faisant connaître son signalement, son état civil, sa situation de famille ; sur cette notice est reproduit l'extrait du casier judiciaire en ce qui le concerne et, chaque mois, on y inscrit tous les renseignements relatifs au travail et à la conduite du condamné ; on y mentionne également les récompenses ou les punitions dont il aurait été l'objet.

La deuxième partie du décret du 4 septembre 1891 a trait aux *punitions* disciplinaires qui peuvent être infligées aux transportés. Suivant la gravité des cas,

(1) Il n'y a que les condamnés à l'emprisonnement qui aient droit à une mise en réserve sur leur travail, destinée au pécule de sortie.

ces punitions disciplinaires sont : la prison de nuit, la cellule, le cachot.

Prison de nuit. — Elle peut être infligée pour un mois au plus. Les condamnés qui ont encouru cette peine couchent sur un lit de camp et sont mis à la boucle simple. Enfermés après le repas du soir, ils sortent de prison le matin, au lever. Pendant le jour ils sont astreints au travail de la classe à laquelle ils appartiennent.

Cellule. — La peine peut durer deux mois au plus. Les forçats punis de cellule sont enfermés isolément, couchent sur un lit de camp et sont, pendant la nuit, mis à la boucle simple. Un jour sur trois, ils n'ont que le pain sec et l'eau ; ils sont astreints au travail d'après une tâche déterminée. Réunis dans un préau pendant une heure chaque jour, ils sont obligés de marcher à la file, en silence, sous la conduite de surveillants. Enfin, ils ne peuvent recevoir aucune visite, ni écrire, si ce n'est au directeur de l'administration pénitentiaire, au gouverneur ou aux ministres.

Cachot (art. 17, décret 4 septembre 1891). — Enfermés isolément, les condamnés couchent sur un lit de camp et sont mis à la double boucle pendant la nuit ; toutefois, en cas de révolte ou de violence, ils peuvent être mis par l'agent chargé de la surveillance des locaux disciplinaires, à la double boucle

de jour et de nuit pendant un temps qui ne peut excéder trois jours. Il est rendu compte immédiatement de cette mesure à l'autorité supérieure.

Les condamnés punis de cachot ne peuvent, en outre, recevoir aucune visite ni écrire, si ce n'est au directeur de l'administration pénitentiaire, au gouverneur ou aux ministres. Ils sont mis au pain sec deux jours sur trois.

Le cachot se subit dans un local obscur. Il est infligé pour un mois au plus.

S'il a été prononcé contre un transporté plusieurs punitions de cachot devant être subies consécutivement et dont le total excède la durée d'un mois, les huit premiers jours qui suivent l'expiration de chaque mois en cachot obscur sont subis dans un local clair.

Lorsque les condamnés, punis de cellule ou de cachot, se disent malades, ils doivent être visités par le médecin de l'établissement ; celui-ci doit, d'ailleurs, visiter les cachots tous les huit jours et adresser, au commandant du pénitencier, un rapport rendant compte de son inspection.

Remarques. — Les surveillants peuvent prononcer la punition de prison pour deux nuits au plus. Lorsque l'infraction leur semble mériter une peine plus forte, ils doivent se borner à faire un rapport au chef soit de l'établissement, soit du camp. Ils

peuvent, toutefois, dans l'intérêt de l'ordre et de la discipline, faire arrêter et mettre provisoirement en prison ou isoler le délinquant, à la condition d'en rendre compte immédiatement à l'autorité supérieure.

Conversion des punitions disciplinaires en journées de travail. — Préoccupés avant tout des intérêts de la colonisation, les rédacteurs du décret de 1891 ont, dans l'art. 21, introduit ici l'intéressante disposition suivante : Les punitions disciplinaires de la prison de nuit et de la cellule, prononcées contre des condamnés en cours de peine placés en concession, pour des fautes dont la gravité ne serait pas de nature à entraîner le retrait de la concession, peuvent, par une disposition spéciale de la décision disciplinaire, être converties en *journées gratuites de travail* pour l'exécution de travaux d'intérêt général ou d'utilité publique sur les centres de colonisation. Le nombre des journées gratuites de travail, ainsi imposées aux transportés concessionnaires, est déterminé par la décision disciplinaire et ne peut excéder quinze jours pour une peine de prison de nuit et trente pour une peine de cellule. Des arrêtés des gouverneurs, pris en conseil privé et soumis à l'approbation du ministre des colonies, déterminent dans quelles conditions a lieu la conversion des punitions.

Commission disciplinaire et prononcé des punitions.

— Dans son titre III, le décret du 4 septembre 1891 prévoit la création d'un prétoire disciplinaire, afin d'entourer de toutes les garanties nécessaires la répression des fautes commises par les transportés. En conséquence, l'art. 22 dispose que dans chaque pénitencier il sera créé une commission disciplinaire devant laquelle seront traduits les forçats ayant commis une faute dont la répression doit être une peine plus forte que celle, vue plus haut, que les surveillants peuvent infliger directement.

Composition de la commission disciplinaire. — La commission disciplinaire est présidée par le fonctionnaire chargé du commandement de l'établissement, assisté de deux fonctionnaires, employés ou agents de l'administration pénitentiaire, désignés par le Directeur. Le directeur ou le sous-directeur en tournée peut présider la commission ; dans ce cas, le fonctionnaire le moins élevé en grade se retire. L'inspecteur de la transportation, en mission ou de passage dans un pénitencier, assiste de droit aux séances, mais sans voix délibérative. Un surveillant militaire, désigné par le chef de l'établissement pénitentiaire, remplit les fonctions de greffier de la commission ; il inscrit sur un registre spécial toutes les punitions prononcées.

Fonctionnement de la composition disciplinaire. —

Le président a la police des séances de la commission. Il fait connaître à chaque transporté les motifs de sa comparution devant la commission, et il interroge le délinquant, ainsi que ceux qui peuvent fournir, sur le fait reproché à celui-ci, des renseignements utiles. La décision intervient ensuite ; elle est prise, hors la présence de l'intéressé, à la majorité des voix ; elle lui est notifiée par le greffier. Les punitions ainsi prononcées sont toutes portées, par voie de l'ordre, à la connaissance du pénitencier.

On le voit, toutes ces dispositions ont pour but d'éviter les abus d'autorité dont pourraient se rendre coupables des agents préposés à la surveillance des forçats. Dans le même ordre d'idées, d'après l'art. 30 du décret, des relevés, certifiés conformes, de toutes les punitions prononcées dans le mois par la commission disciplinaire, sont transmis, par les soins des commandants des établissements, au directeur de l'administration disciplinaire. Dans ces relevés on doit également faire figurer les noms des condamnés qui, depuis plus de deux mois, seraient en cellule ou au cachot.

Remarque. — Il peut arriver que les centres ou camps annexes dépendant d'un pénitencier en soient trop éloignés ; dans ce cas le chef de centre ou de camp est investi, par décision spéciale du directeur

de l'administration pénitentiaire, du pouvoir de prononcer la punition de la prison de nuit. Quant aux punitions de cellule et de cachot, elles sont infligées par la commission pénitentiaire de l'établissement. Il peut arriver, en second lieu, que les centres ou camps ne soient pas rattachés à un pénitencier ; dans ce cas, la punition de la prison de nuit est prononcée par le chef de centre ou de camp, et les autres punitions sont infligées par le directeur de l'administration pénitentiaire, d'après les rapports qui lui sont adressés sur les infractions commises.

En tous cas, les chefs de centres et de camps doivent rendre compte, chaque mois, suivant le cas, au directeur de l'administration pénitentiaire ou au commandant du pénitencier, des punitions qu'ils ont infligées. Et toutes les punitions, quels que soient les agents ou commissions disciplinaires qui les aient prononcées, doivent figurer sur un registre spécial.

Attribution consultative de la Commission disciplinaire. — La commission disciplinaire doit toujours donner son avis sur toutes les propositions du commandant de pénitencier pour le changement de classe des condamnés, le classement et le déclassement dans la catégorie des incorrigibles.

Inspection. — Toujours pour éviter les abus d'autorité de la part des agents subalternes, un décret du

20 mars 1895 a chargé les chefs du service judiciaire à Cayenne et à Nouméa de procéder, au moins une fois chaque année, à des tournées d'inspection dans les établissements pénitentiaires.

Ajoutons que les punitions infligées aux condamnés ne peuvent être remises par voie de mesure générale ; que toute punition disciplinaire peut être augmentée, réduite ou remise par le directeur de l'administration pénitentiaire ; et que, pendant la durée des punitions qu'ils encourent (art. 1, décret de 1891), les condamnés qui continuent à travailler ne reçoivent aucun bon supplémentaire.

Enfin, le décret de 1891 permet (art. 28) aux condamnés de formuler, quant aux punitions qui leur sont infligées, et à la manière dont ils sont traités, des réclamations dont on tiendra, bien entendu, tel compte que de droit. Ces réclamations sont, à des époques déterminées, présentées par les condamnés devant la commission disciplinaire, qui les examine et les transmet, avec son avis, au Directeur de l'administration pénitentiaire.

Il est également permis aux transportés d'adresser des lettres, sous plis fermés, soit au directeur de l'administration pénitentiaire, soit au gouverneur de la colonie, soit au ministre des colonies et au ministre de la justice. Ces lettres, remises aux fonctionnaires et agents des services de la transpor-

tation, doivent, par les soins de ces fonctionnaires et agents, être transmises à leur adresse, sans retard.

Il est essentiel de rappeler ici, et nous insistons sur ce point que nous avons déjà indiqué, en terminant cet examen des peines disciplinaires normales, que celles-ci sanctionnent surtout les fautes *disciplinaires* commises par les forçats. Quant aux crimes et délits proprement dits, que commettraient les forçats, ils sont jugés par les tribunaux maritimes spéciaux, que nous allons étudier. Et s'il arrive qu'un même fait tombe à la fois sous le coup des peines disciplinaires étudiées précédemment et sous la répression dont sont chargés les tribunaux maritimes spéciaux, l'art. 11 du décret du 4 septembre 1891 dispose formellement que les punitions disciplinaires ne peuvent se cumuler avec les peines prononcées, pour le même fait, par ces tribunaux maritimes spéciaux.

Des condamnés incorrigibles. — Pour les condamnés de la troisième classe reconnus incorrigibles, le titre IV du décret du 4 sept. 1891 organise des camps disciplinaires où ces individus sont soumis à des mesures spéciales de surveillance et à une discipline particulièrement rigoureuse. Ces forçats sont donc soumis à un régime spécial : Ils sont entière-

ment séparés des autres transportés, et placés : soit dans des quartiers disciplinaires situés sur les pénitenciers spéciaux de répression, soit dans des camps disciplinaires établis à cet effet pour l'exécution de travaux publics au compte de l'Etat ou de la colonie.

Les pénitenciers spéciaux dont il s'agit ici sont désignés, et les quartiers et camps disciplinaires sont créés, sur la proposition du directeur de l'administration pénitentiaire, par arrêté du gouverneur, après approbation préalable du ministre des colonies. Quant à la désignation des condamnés qui doivent être placés dans ces quartiers ou camps, comme incorrigibles, elle est faite par le directeur de l'administration pénitentiaire, sur la proposition : soit des commandants de pénitenciers, après avis de la commission disciplinaire, soit des chefs de centres et camps qui ne sont pas rattachés à un pénitencier.

Le séjour dans les quartiers ou camps disciplinaires est toujours d'au moins six mois. La durée maxima n'est pas limitée. En somme, la durée du séjour dépend de la faute antérieure, de la conduite et du travail du condamné.

Employés aux travaux les plus particulièrement pénibles, comme les autres condamnés de la troisième classe, les incorrigibles sont placés sur des

chantiers spéciaux, sans contact avec les autres transportés. Quand ils ne sont pas isolés la nuit, ils couchent sur un lit de camp avec la double boucle. Leur ration est celle des condamnés de la troisième classe, sans qu'aucun bon supplémentaire puisse leur être accordé.

Dans les quartiers et camps disciplinaires, les punitions qui peuvent être infligées aux condamnés sont : 1) la salle de discipline, 2) la cellule (pour quatre mois au plus), 3) le cachot (pour deux mois au plus).

Nous trouvons ici, mentionnée pour la première fois, la *salle de discipline* : Les condamnés ainsi punis sont réunis sous la garde permanente d'un ou de plusieurs surveillants dans un local où ils sont tenus de marcher au pas et à la file depuis le lever jusqu'au coucher du soleil ; la marche est interrompue toutes les demi-heures par un repos d'un quart d'heure, durant lequel les condamnés sont assis sur des dés en pierre ou en bois suffisamment espacés. Les repas sont pris sur place pendant l'une des interruptions de marche. Le silence le plus absolu doit être observé. La salle de discipline est prononcée pour un mois au plus. Les surveillants peuvent la prononcer pour deux jours.

Les punitions sont infligées aux incorrigibles dans la forme vue plus haut pour les autres condamnés.

Tous les trois mois des notes individuelles sont données sur chaque incorrigible, soit par la commission disciplinaire de l'établissement, soit, à défaut de celle-ci, par une commission spéciale que désigne le directeur de l'administration pénitentiaire. Ces commissions formulent des propositions de renvoi du quartier ou du camp, en faveur des condamnés qui, n'ayant encouru aucune punition depuis trois mois au moins, paraissent mériter l'indulgence. Le directeur de l'administration pénitentiaire statue sur ces propositions.

Conclusion. — Nous nous sommes étendu à dessein sur les règles de détail posées par le décret du 4 sept. 1891, car nous pensons que le régime disciplinaire auquel sont astreints les transportés ne peut valoir que ce que valent les mesures de détail prises pendant que dure l'exécution de la peine. Ces mesures, si minutieuses, que nous venons d'exposer, semblent devoir donner un bon résultat, car cet ensemble de dispositions est de nature à rendre à la peine des travaux forcés le caractère d'exemplarité et d'intimidation qu'elle avait fini par perdre : « lors-
« qu'en 1880, dit M. Dislère dans son rapport, on a
« renoncé aux peines corporelles, on leur a substi-
« tué un régime tel que la discipline des bagnes a
« perdu toute autorité ; il est temps, non pas certes
« de revenir aux peines corporelles, mais de per-

« mettre d'infliger aux condamnés incorrigibles une
« répression de nature à exercer sur eux une cer-
« taine action. »

Le titre V du décret de 1891 abroge expressément le décret du 18 juin 1880 : « En abrogeant cet acte, « on a poursuivi deux buts : d'une part, renforcer « la discipline et restituer ainsi à la peine des tra- « vaux forcés son véritable caractère d'intimidation « et d'exemplarité, et, d'autre part, *obtenir un ren- « dement plus productif de la main-d'œuvre pénale*, en « armant l'administration de pouvoirs qui soient « de nature à soumettre les plus récalcitrants. » (Circulaire du directeur de l'administration pénitentiaire en Nouvelle-Calédonie, 23 septembre 1892).

E.— *Des infractions pénales commises par les forçats.*
— a) *Juridiction répressive spéciale.* — La loi du 30 mai 1854, dans son art. 10, disposait que les crimes ou délits commis par les condamnés seraient jugés par un tribunal maritime spécial établi dans la colonie. Cette prescription de la loi de 1854 était restée lettre morte.

Le décret du 29 août 1855, en soumettant les forçats à la juridiction militaire, admit la compétence du conseil de guerre. De même, le décret du 21 juin 1858, sur l'application aux colonies du code de justice militaire pour l'armée de mer, décida que les trans-

portés seraient, au cas d'infractions pénales, justiciables des conseils de guerre.

On n'avait évidemment pas ainsi rempli le but poursuivi par le législateur de 1854. Nous l'avons déjà remarqué, il est impossible d'assimiler les rapports qui existent entre les surveillants et les transportés, aux rapports qui existent entre les soldats eu égard à leurs grades respectifs. D'ailleurs, au point de vue pratique, la juridiction des conseils de guerre ne pouvait pas donner de bons résultats, les condamnations n'étant pas toujours en proportion avec les fautes commises. Les officiers ne sont pas des magistrats : un militaire sacrifie tout à la discipline, et à une discipline militaire, très bonne pour un régiment, très mauvaise pour un pénitencier, pas assez sévère dans certains cas, trop sévère dans d'autres, bonne pour faire marcher des individus en masse, tandis qu'au bagne il faut traiter chaque condamné selon ses aptitudes, son instruction et son caractère. Il importe donc, tout en conservant dans le tribunal un élément militaire, d'y faire figurer également des magistrats de l'ordre judiciaire, et aussi des fonctionnaires attachés à l'administration pénitentiaire.

Aussi, et conformément aux prescriptions du législateur de 1854, a-t-on fini par créer, d'après les travaux de la commission dont il a déjà été sou-

vent parlé dans ce travail, une juridiction répressive spéciale, par le décret du 4 octobre 1889. Aux termes de ce décret, les condamnés aux travaux forcés sont justiciables, pour tous crimes ou délits commis dans les colonies pénitenciaires, des tribunaux maritimes spéciaux établis dans les colonies.

Composition. — Le tribunal maritime spécial est composé : 1) d'un officier supérieur du corps de la marine ou des troupes de la marine, ou, à défaut, du commissariat de la marine, président ; 2) de quatre juges, qui sont : 1^o un magistrat de première instance, 2^o un officier du grade de capitaine ou de lieutenant, 3^o un fonctionnaire de l'administration pénitenciaire, ayant au moins le rang de sous-chef de bureau, 4^o un sous-officier. Les fonctions du juge d'instruction et du ministère public sont confiées à un fonctionnaire de l'administration, ayant au moins le rang de sous-chef de bureau et nommé commissaire-rapporteur. L'emploi de greffier est confié à un commis de l'administration pénitenciaire ou à un surveillant militaire.

Un arrêté du gouverneur de la colonie désigne le siège et le ressort de ces tribunaux maritimes spéciaux.

Le décret prévoit aussi le cas où il ne se trouverait pas sur les lieux un nombre suffisant d'officiers ou de fonctionnaires du grade requis. La présidence

du tribunal maritime spécial peut alors être confiée à un officier du grade de capitaine appartenant au corps de la marine, ou aux troupes de la marine, ou, à défaut, au commissariat de la marine. De même l'officier du grade de capitaine ou de lieutenant, juge, peut être remplacé par un sous-lieutenant.

Les règles qui précèdent, relatives à la composition du tribunal maritime spécial, s'appliquent surtout aux colonies pénitenciaires de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie. Dans les colonies pénitenciaires autres que celles-ci, les tribunaux maritimes spéciaux qui ne pourraient être constitués en vertu des règles qui précèdent, sont composés de trois juges : 1) un officier du grade de capitaine ou, à défaut, un sous-commissaire de la marine, président ; 2) un magistrat chargé de rendre la justice en premier ressort ; 3) un officier ou assimilé du grade de lieutenant ou de sous-lieutenant.

Le gouverneur est chargé de nommer et de remplacer les membres du tribunal maritime spécial.

Règles de compétence. — Conformément aux règles générales du droit pénal, lorsque la poursuite d'un crime ou d'un délit comprend des individus *non justiciables* des tribunaux maritimes spéciaux et des individus justiciables de ces tribunaux, tous les pré-

venus, indistinctement, sont traduits devant les tribunaux ordinaires.

Cependant, après avoir rappelé ce principe, l'art. 2 du décret formule l'exception suivante : Tous les individus prévenus de complicité dans l'évasion ou la tentative d'évasion des condamnés sont justiciables des tribunaux maritimes spéciaux.

D'ailleurs si des crimes ou délits avaient été commis, de complicité, par des individus justiciables des conseils de guerre et par des forçats, le conseil de guerre serait seul compétent. En tous cas, devant quelque juridiction que ceux-ci soient traduits, ils restent passibles des peines qui leur sont spécialement applicables, et qui vont, bientôt, être étudiées.

Procédure. — La procédure applicable devant le tribunal maritime spécial est celle prescrite par les art. 197 et suiv. du Code de justice militaire pour l'armée de mer (loi du 4 juin 1858).

Voies de recours. — Le *recours en révision* est possible, contre les jugements rendus par les tribunaux maritimes spéciaux ; il est porté devant le conseil de révision permanent dans le ressort duquel se trouve la colonie. — Le *pourvoi en cassation*, contre une sentence rendue à l'égard d'un transporté, n'est possible que dans l'intérêt de la loi (art. 441 et 442, Code d'instruction criminelle). — Quant au *recours en cassation* proprement dit, il ne peut avoir lieu

qu'au cas où les jugements des tribunaux maritimes spéciaux et des conseils de révision concerneraient d'autres individus que les condamnés aux travaux forcés. Le pourvoi ne peut, d'ailleurs, dans ce cas, être basé que sur l'incompétence.

Lorsque le jugement d'un tribunal maritime spécial est annulé pour toute autre cause que l'incompétence, l'affaire est renvoyée, sur l'ordre du gouverneur, devant un autre tribunal maritime spécial de la colonie, ou, à défaut d'un autre tribunal semblable dans la colonie, devant le même tribunal composé d'autres juges. L'affaire pourrait même être renvoyée devant le tribunal maritime spécial d'une autre colonie.

b) Décret sur les pénalités (5 octobre 1889). — Nous avons dit plus haut combien, au point de vue disciplinaire, le décret de 1880 était insuffisant. — Il en était de même au point de vue des peines à infliger au cas de crimes et délits commis par les forçats.

Pendant les années antérieures à 1889, le droit d'ordonner les exécutions au cas de condamnation capitale, n'appartenait plus au Gouverneur. Celui-ci, en fait, se trouvait désarmé. Car, d'une part, les peines corporelles étant abolies (1), et, d'au-

(1) L'art. 44, décret du 18 juin 1880, supprime les peines

tre part, avec les tendances, bien connues alors, du chef de l'État, la mise à exécution d'une condamnation capitale étant fort peu à craindre, les forçats, que rien n'intimidait plus sérieusement, devinrent très insubordonnés.

Ceux qui subissaient une peine perpétuelle prirent plaisir, en commettant de nouveaux crimes, à accumuler sur leur tête les condamnations aux travaux forcés. Il n'était pas rare de voir des condamnés aux travaux forcés à perpétuité avoir une centaine d'années de travaux forcés à faire pour l'époque où ils auraient terminé leur peine, c'est-à-dire leur vie. — Ou bien encore, par suite de condamnations successives, des condamnés à temps se trouvaient avoir à accomplir une période de cent cinquante ans de travaux forcés !

Quant aux peines prononcées pour d'autres crimes ou délits (ex. : réclusion ou emprisonnement), on les inscrivait « à la suite ». C'était la certitude de l'impunité : les transportés avaient ainsi la satisfaction d'être au-dessus de toute répression.

On avait bien demandé, dans les colonies, que les condamnations encourues pendant le séjour

corporelles; mais une dépêche ministérielle du 10 février 1880 avait déjà interdit l'usage des coups de corde. La peine de la bastonnade a été appliquée 64 fois en 1878, 20 fois en 1879 et une fois en 1880.

dans la colonie pénitentiaire, fussent transformées en double chaîne. Mais on ne pouvait, en droit, arriver à ce résultat qu'au moyen d'une commutation de peine, et cette transformation ne pouvait évidemment être considérée comme une commutation.

Donc, relativement aux peines applicables aux forçats, comme relativement au régime pénitentiaire proprement dit, la révision du décret de 1880 s'imposait. Déjà, un peu avant la préparation de cette révision par la commission instituée en 1889, l'insuffisance dans la répression locale avait été signalée, dans la presse, par M. Léveillé.

Il ne suffisait donc pas de créer un tribunal répressif nouveau ; il fallait armer celui-ci, protéger les établissements coloniaux et la société contre les méfaits d'hommes qui, ayant fait déjà tristement leurs preuves, étaient tout naturellement portés à commettre, sur les lieux mêmes de la transportation, de nouvelles infractions à la loi pénale. Là, plus que partout ailleurs, il fallait arriver à produire l'intimidation et l'exemplarité inhérentes à tout châtiment sérieux.

Il est, en effet, à peine utile de faire observer que, pour arriver à une peine efficace contre des gens qui sont souvent transportés pour toujours, il fallait appliquer un ensemble de peines nouvelles, créer

un véritable « Code des bagnes », suivant l'expression de M. Dislère. D'ailleurs, les voies de fait envers les surveillants et le refus de travail sont, dans la circonstance, des infractions très graves et inhérentes au régime ; il faut donc réprimer ces infractions d'une manière toute spéciale et très rigoureuse.

En principe, la peine qui frappera le forçat pour une infraction nouvelle doit être une aggravation du mode de subir la peine actuellement en cours. Cette aggravation doit consister dans une gêne apportée à l'indépendance relative dont jouissent les forçats, habitués à travailler à l'air libre : « Contre ces hommes, il n'existe, à proprement parler, que deux moyens de répression : la mort et l'incarcération, cette dernière pouvant elle-même comporter des différences de régime. Toute autre peine est inefficace. C'est ce qu'avaient parfaitement compris les rédacteurs de la loi de 1854 qui, au cours des travaux préparatoires, ont pris soin d'indiquer que, dans leur pensée, l'isolement cellulaire du condamné devait être combiné avec la transportation pour assurer au besoin l'amendement du coupable et corriger, s'il y avait lieu, les insuffisances répressives du régime nouveau. Le rapporteur de la loi a même exprimé cet avis : que le Gouvernement trouverait, dans cette combinaison, l'occasion d'expérimenter sur les grands criminels l'efficacité du régime cel-

lulaire » : Rapport de M. Tirard sur le décret du 5 octobre 1889. — Le remède était donc tout indiqué : la réclusion cellulaire et l'emprisonnement se substituant pour un temps plus ou moins long à la peine des travaux forcés, cette dernière peine étant, en attendant, suspendue.

Telle est l'aggravation prescrite par le décret du 5 octobre 1889, qu'il nous faut, maintenant, analyser.

Ce décret fixe les peines applicables aux condamnés, au cas de nouvelles infractions pénales. Ces peines sont : la mort, la réclusion cellulaire pendant dix mois au moins et cinq ans au plus ; l'emprisonnement pour six mois au moins et cinq ans au plus. La cellule est appliquée, aux condamnés à la réclusion cellulaire, dans toute sa rigueur : isolement de jour et de nuit, privation de toute communication avec l'extérieur, obligation au travail ; c'est le système philadelphien. — Quant aux condamnés à l'emprisonnement, ils sont astreints au travail en commun sous l'obligation du silence et isolés la nuit ; ils sont, en définitive, soumis à un régime assez analogue à celui de nos maisons centrales.

L'article 5 du décret réserve formellement pour les condamnés à la réclusion cellulaire et à l'emprisonnement la possibilité d'obtenir la faveur de la libération conditionnelle dans les conditions détermi-

nées par la loi du 14 août 1885. S'ils obtiennent cette libération, ils sont naturellement réintégrés sur les chantiers et les ateliers de la transportation.

Deux infractions pénales, comme nous le disons plus haut, ont attiré tout spécialement l'attention des auteurs du décret. L'article 6, en effet, punit de mort tout condamné qui, soit en cours de peine, soit subissant la réclusion cellulaire ou l'emprisonnement, se rend coupable de voies de fait sur la personne d'un fonctionnaire, employé, agent ou surveillant de l'administration pénitentiaire. Du reste, comme les violences peuvent être légères, les juges ont le droit d'admettre des circonstances atténuantes : ils appliqueront alors la réclusion cellulaire pour une durée de deux ans au moins et de cinq ans au plus.

La seconde incrimination spéciale est le refus de travail. Ici le décret a fait une distinction : 1° s'il s'agit d'un condamné aux travaux forcés à perpétuité qui, après sommation, se refuse au travail, il est puni de la réclusion cellulaire de six mois à deux ans. 2° Pour le même fait, la même peine s'applique au condamné à temps qui subit déjà l'emprisonnement. 3° Enfin, les condamnés à temps et en cours de peine peuvent être condamnés à un emprisonnement de six mois à deux ans.

Les condamnés peuvent se rendre évidemment

coupables de crimes et délits de droit commun. S'ils ont encouru la peine de mort, l'exécution immédiate peut en être ordonnée sous des conditions qui vont être bientôt précisées.

Quant aux peines qui seraient prononcées contre des non-transportés comme punitions d'infractions pénales de droit commun, elles sont transformées, quand les auteurs de ces mêmes infractions sont des transportés, de la manière suivante : 1^o les peines afflictives et infamantes sont remplacées par la réclusion cellulaire de six mois à cinq ans ; 2^o le bannissement, la dégradation civique (qui serait appliquée en tant que peine principale), et les peines correctionnelles, sont remplacés par l'emprisonnement de six mois à cinq ans.

On le voit, le décret de 1889 supprime les accumulations de travaux forcés, et tout condamné frappé de la réclusion cellulaire ou de l'emprisonnement subit sa peine dès que la sentence qui la prononce est devenue définitive. Pour le condamné à temps, le cours de la peine des travaux forcés est interrompu pendant qu'il subit la condamnation nouvelle.

Quelle sera, au point de vue disciplinaire, la situation du condamné, lorsque cette peine nouvelle se trouvera terminée ? Le décret du 5 octobre 1889 était muet sur ce point. Mais le décret du 4 septem-

bre 1891 est venu combler la lacune. Il décide, en effet, dans son article 11, que tout transporté condamné à la réclusion cellulaire ou à l'emprisonnement pour crimes ou délits, est placé à la 3^e classe à l'expiration de cette nouvelle peine, et y est maintenu pendant une période au moins égale à la durée de la peine prononcée, sans qu'elle puisse être inférieure à deux ans. De même, si le condamné bénéficie des dispositions de la loi du 14 août 1885 sur la libération conditionnelle, il est également, lors de sa réintégration sur un établissement de transportation, placé à la 3^e classe et y est maintenu au moins pendant un an.

Il est cependant un cas où l'accumulation des travaux forcés est possible. En effet, aux termes de l'article 7 de la loi du 30 mai 1854, tout condamné à temps qui se rend coupable d'évasion, est puni de deux à cinq ans de travaux forcés et cette peine ne se confond pas avec celle antérieurement prononcée. Or, à la suite de la promulgation du décret du 5 octobre 1889, il a été généralement admis (1) que cet acte n'abrogeait point l'article 7 de la loi du 30 mai 1854. Au cas d'évasions successives, des accumulations de travaux forcés seraient donc encore

1. Déc. min., du 29 novembre 1890, B. O. Guyane, p. 513.

possibles. Le décret du 4 septembre 1891 a prévu cette hypothèse dans son article 11 : tout transporté à temps ainsi condamné pour évasion est placé à la 3^e classe et y est maintenu pendant une durée au moins égale à celle de la nouvelle condamnation prononcée contre lui, sans qu'elle puisse être inférieure à deux ans.

Appendice sur la peine de mort. — Supposons que, pour un crime nouveau, un forçat soit condamné à la peine de mort. Comment cette peine sera-t-elle appliquée? On peut affirmer en principe que cette exécution de la peine produira, ou non, intimidation sur les autres forçats, c'est-à-dire sera, ou non, efficace, selon que le châtiment suivra, ou non, la condamnation. Pour savoir quelles ont été, sur ce point, les règles suivies, il faut distinguer suivant les époques.

Avant la circulaire du 1^{er} avril 1880, lorsque deux voix au moins ne s'étaient pas prononcées, au sein du conseil privé, pour le sursis, l'exécution suivait presque immédiatement la condamnation.

Le 1^{er} avril 1880, une circulaire prescrivit aux gouverneurs d'envoyer toujours en France le dossier du condamné à mort, afin que, dans tous les cas, le Président de la République pût exercer son droit de grâce,

Ce système était désastreux, au point de vue de l'intimidation produite par la peine. Tout d'abord, la décision présidentielle, ordre d'exécution ou grâce, revenait au bout de six ou sept mois. De plus, étant donné que le Président d'alors était personnellement adversaire de la peine de mort, sur cent condamnations à mort, on comptait 96 commutations de peines et seulement 4 exécutions. Les nombreux condamnés dont la peine était commuée se retrouvaient donc aux travaux forcés comme avant leur nouveau crime, qui restait, en conséquence, impuni. Quant aux rares exécutions, par suite du trop long temps écoulé depuis le crime, elles ne produisaient plus grand effet sur les transportés.

Aussi la décision présidentielle du 4 octobre 1889 a-t-elle abrogé la circulaire de 1880 en rétablissant le régime antérieur. Donc, aujourd'hui, si, au sein du conseil privé, deux voix au moins ne s'élèvent pas pour le sursis à l'exécution, celle-ci est immédiate : l'expiation suit aussitôt le crime et l'effet qu'on peut attendre de l'exécution est produit, avec toute sa force, sur la population pénale.

CHAPITRE IV

EMPLOI DE LA MAIN-D'ŒUVRE PÉNALE.

La France a des colonies. A-t-elle des colons libres, français, en nombre suffisant ? Non, cela est certain. Ces colons sont rares, parce que la population ne s'accroît pas suffisamment en France, parce que le Français aime profondément le sol natal, parce que, enfin, parmi les rares émigrants français, beaucoup croient qu'il est plutôt de leur intérêt d'aller s'établir ailleurs que dans nos colonies, et se rendent, par exemple, dans les républiques sud-américaines.

La colonisation pénale, l'utilisation du travail des forçats, peut, dans une certaine mesure, réparer cette insuffisance de la colonisation libre. Bien dirigée, la colonisation, au moyen de l'emploi de la main-d'œuvre pénale, peut donner de bons résultats ; il y a là un élément de prospérité pour la métropole, que celle-ci ne doit pas dédaigner.

L'art. 1^{er} du décret du 27 mars 1852 portait : « Les
« condamnés seront employés aux travaux de la co-
« lonisation, de la culture, de l'exploitation des fo-
« rêts, et à tous autres travaux d'utilité publique. »

Aux termes de la loi du 30 mai 1854, art. 2, les condamnés doivent être employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique. Toutefois l'art. 11 § 1^{er} de la même loi réserve aux condamnés de bonne conduite la faculté de travailler, soit pour les habitants de la colonie, soit pour le compte des administrations locales.

En exécution des art. 2 et 4 de la loi du 30 mai 1854, le décret du 13 septembre 1891 avait réglementé l'emploi de la main-d'œuvre pénale. Mais, bien auparavant, le travail était, en fait, organisé dans les colonies pénitenciaires, et si cette organisation n'était pas à l'abri de toute critique, nous avons dit plus haut, en parlant du budget sur ressources spéciales, qu'elle avait cependant produit des résultats assez satisfaisants.

Le décret du 13 septembre 1891 déterminait d'abord les divers modes d'emploi de la main-d'œuvre pénale : travaux exécutés pour le compte de l'Etat, des colonies ou des municipalités, des particuliers.

Puis il fixait les conditions dans lesquelles les condamnés pouvaient être mis à la disposition des

services locaux et municipaux. Cette mise à la disposition doit donner, en principe, lieu à une redevance, mais le ministère pouvait consentir aux colonies ou aux municipalités des exonérations de cette redevance.

Dans son chapitre III, le décret de 1891 permettait de constituer les forçats en colonnes mobiles et de les envoyer dans des colonies non pénitentiaires, soit au compte de l'Etat, soit, mais sur la demande des colonies elles-mêmes, au compte des budgets locaux.

Les contrats de main-d'œuvre pénale étaient toujours admis dans ce décret, mais les conditions dans lesquelles cette main-d'œuvre pénale pouvait être mise à la disposition des particuliers étaient assez minutieusement réglementées. Notamment, les condamnés ne pouvaient être accordés que pour les travaux d'utilité publique exécutés pour le compte de l'Etat, des colonies ou des communes, pour les travaux de mines et ceux de défrichement et de dessèchement. Mais la commission qui avait préparé le décret, tenant compte de ce que l'article 2 de la loi de 1854 exige que les forçats soient employés aux travaux *les plus pénibles*, n'avait pas admis qu'on accordât les condamnés pour les travaux d'agriculture et d'industries diverses intéressant la colonisation.

Ce décret du 13 septembre 1891, que nous venons d'exposer dans ses grandes lignes, est aujourd'hui abrogé. L'emploi de la main-d'œuvre pénale est actuellement réglementé par un décret du 13 décembre 1894.

D'assez nombreuses critiques s'étaient, en effet, élevées contre certaines dispositions du décret du 13 septembre 1891. On reprochait tout d'abord à celui-ci la mise des condamnés à la disposition des particuliers pour l'exécution de travaux qui ne rentraient pas d'une manière absolue dans la catégorie de ceux prévus par l'article 2 de la loi de 1854.

On critiquait, en second lieu, la disposition du décret par laquelle les administrations locales et les municipalités qui demandaient à employer des transportés pouvaient être dégrevées, par le ministre, de la redevance représentant le prix d'entretien des condamnés dans les colonies pénitenciaires. Il y avait là, en effet, une subvention détournée accordée à la colonie concessionnaire : « J'ai trouvé peu
« régulier, dit M. Delcassé dans son rapport sur le
« décret du 13 décembre 1894, qu'une faveur de
« cette nature pût être accordée par simple déci-
« sion ministérielle, alors qu'aujourd'hui tous les
« produits de la main-d'œuvre pénale doivent être
« versés au budget des recettes de l'Etat sous un
« compte spécial. »

Enfin, le décret de 1891 paraissait susceptible d'être amélioré aux deux points de vue suivants : on pensait qu'il y avait intérêt à fixer en principe le prix des cessions de main-d'œuvre pénale et l'on voulait introduire, au moyen d'une réglementation nouvelle, la possibilité, pour l'administration, d'exécuter, à l'entreprise, certains travaux particuliers.

Etudions maintenant le décret du 13 décembre 1894 (1) ; il abroge, il est vrai, celui de 1891, mais il contient beaucoup de dispositions analogues, et il lui est conforme au point de vue de l'ordre dans lequel les matières sont règlementées.

A. — *De la main-d'œuvre pénale dans les colonies pénitentiaires.* — Les travaux de colonisation ou d'utilité publique (2) auxquels les condamnés sont employés par les divers services de l'Etat, le service local ou les municipalités, sont déterminés par le ministre des colonies dans un arrêté qui fixe la durée de

1. Il a été préparé en janvier et février 1894 par une commission présidée par M. Maurice Lebon, sous-secrétaire d'Etat aux colonies. Nous y relevons les noms de MM. Léveillé, Dislère, Dubard, Billecocq, De Lavergne, Schmidt.

2. Il ne faudrait donc pas voir, sur les lieux de la transportation, comme il est arrivé, un condamné ciselant un bois de fauteuil, ou fabriquant une bottine de femme.

cette concession. La répartition des condamnés entre ces différents services est fixée par arrêtés du gouverneur, qui doit d'abord assurer les travaux exécutés pour le compte de l'Etat.

L'article 6 du décret fixe la redevance imposée aux services employeurs, pour les condamnés mis à leur disposition, à un minimum d'un franc par homme et par jour pour les services de l'Etat, et à 1 fr. 50 pour les services locaux et les municipalités. Cette redevance doit être versée dans les caisses du Trésor, sous compte : « Produits du travail des condamnés. »

Cette disposition de l'article 6 est peut-être critiquable, en ce sens que le prix demandé aux services locaux et aux municipalités sera peut-être, dans bien des cas, exagéré. On soutiendra que, pour beaucoup de forçats, la valeur du travail fourni ne représente pas 1 fr. 50 par jour. Il pourra donc résulter de cette exagération dans le taux de la redevance, que les services locaux et les municipalités renonceront à employer un grand nombre de forçats que l'administration pénitentiaire devra garder sur ses chantiers, ce qui pourra nuire au développement de la colonisation. Dans cet ordre d'idées, signalons une mesure transitoire qui semble corroborer notre critique : Aux termes de l'article 43 du présent décret, par mesure transitoire

et pendant une période de temps qui ne pourra excéder cinq ans, le ministre des Colonies peut abaisser la redevance de 1 fr. 50 à 1 franc.

B. — *Emploi de la main-d'œuvre pénale dans les colonies non pénitentiaires.*

Le décret de 1891 avait déjà admis le principe de la possibilité de la création de sections mobiles. Le décret de 1894 reproduit ces dispositions : les transportés, constitués en sections mobiles, peuvent être envoyés dans les colonies *non pénitentiaires*, toujours pour exécuter des travaux de colonisation ou d'utilité publique, soit au compte de l'Etat, soit sur la demande des administrations locales, au compte des budgets locaux ou municipaux, qui doivent la redevance de l'article 6 précité.

Les colonies où sont envoyées des sections mobiles, ainsi que les travaux à exécuter, sont fixés par décret. Des surveillants militaires, sous le commandement d'un chef de camp, sont chargés de la garde des forçats, sur le lieu d'exécution des travaux.

C. — *Emploi de la main-d'œuvre pénale par les particuliers.*

a) Les particuliers se sont souvent mis en rapport avec l'administration pénitentiaire afin d'obtenir de celle-ci, contre d'autres avantages par eux consentis en nature ou en argent, le droit d'utiliser, à leur profit personnel, le travail des condamnés.

Parlons d'abord des contrats ou concessions de main-d'œuvre pénale. Puis nous étudierons l'assignation.

La concession de main-d'œuvre pénale est un contrat par lequel l'administration met, d'autorité, à la disposition du particulier qui contracte avec elle, un certain nombre de forçats dont on utilise ainsi le travail au profit de ce particulier. On ne prend pas ici, comme dans l'assignation, des individus déterminés, auquel on veut faire une faveur méritée par leur bonne conduite : au contraire, les condamnés redoutent plus les mines que le camp Brun ! Il n'y a donc pas ici *d'intuitus personæ* ; on prend tant d'hommes, tant d'unités de travail...

Donnons une idée de ces contrats, qui sont tous plus ou moins contraires aux dispositions nouvelles des décrets de 1891 et de 1894.

Premier Contrat Higginson (contrat de la Balade).

Ce contrat est du 18 février 1878. — M. John Higginson abandonnait à l'administration pénitentiaire l'usine à sucre de Bourail et une concession de cinquante hectares. En échange l'administration s'engageait à mettre à la disposition du M. Higginson, pour être employés à ses mines de Diahot, trois cents condamnés qui devaient être entretenus par l'administration pénitentiaire, choisis parmi les meilleurs, les plus habiles, les plus valides (1) ; — M. Higginson payait le salaire des condamnés suivant le tarif pénitentiaire alors en vigueur, mais tous les autres frais, quels qu'ils fussent, étaient supportés par l'administration. M. Higginson tenait à la disposition de l'administration pénitentiaire mille hectares de terres sur le Diahot, au choix de celle-ci, pour être donnés aux libérés. — Ce contrat devait durer vingt ans. Il a été rétrocedé avec l'agrément de l'administration à la Société du « Nickel, » le 7 avril 1888, et a été annulé récemment (p. 103 en note).

(1) Le travail de nuit a été permis à partir du 3 mai 1887.

Contrat Digeon.

Le 25 mai 1881, un traité a été passé avec la Société franco-australienne (1). — Cette société, tout en payant un franc ou deux francs, selon qu'il s'agissait de manœuvres ou d'ouvriers d'art, les journées de travail des condamnés qui lui étaient fournis par l'administration, avait consenti à abandonner à cette administration mille hectares de terre ; — à supporter les frais de transport des vivres et du matériel destinés au personnel employé, libre ou condamné ; — à payer 2.400 fr. par an pour le médecin chargé de la visite des camps ; — et, enfin, à établir et à entretenir sur place une infirmerie de 12 lits et une pharmacie. — La durée de ce contrat était de dix ans.

Contrat Cardozo (contrat de la Ouaménie).

Conclu en 1887, pour dix années, il a été consenti par l'administration, moyennant la concession, à celle-ci, du domaine de la Ouaménie, domaine qu'elle paie en journées de travail (10 annuités de

(1) En novembre 1887 la *Société franco-Australienne Digeon et Cie* fut remplacée par la société *La Calédonie*.

66.000 journées par an). — La valeur de la journée est de 1 fr. 30. Il doit y avoir, aux termes du contrat, parmi les transportés mis à la disposition du contractant, des *ouvriers d'art* qui seront employés comme tels : or, les forçats doivent être employés aux travaux les plus pénibles ! — Un acte complémentaire a été dressé le 3 mars 1890.

Autre contrat Higginson (18 novembre 1886 et 29 mars 1888). — Sa durée est de douze ans. Deux millions cinq cent mille journées de travail sont accordées en échange de l'entretien d'un service mensuel de bateaux à vapeur entre Nouméa et les Nouvelles-Hébrides. La valeur de la journée de travail est payée, par M. Higginson, 0 fr. 50 : c'est peu, car un condamné coûte 2 fr. à l'État.

Contrat du « Nickel » (12 sept. 1887). — Il est assez analogue à celui de la Société franco-australienne Digeon et Cie, du 24 mai 1881. Il est conclu pour dix ans. — Il ne peut être cédé sans l'agrément de l'administration. — La société « Le Nickel » paie à l'administration pénitentiaire le montant du salaire dû à chaque condamné suivant sa classe et son emploi. — De plus, il est payé au profit du budget .

sur ressources spéciales, dont nous avons parlé plus haut, dix centimes par homme et par jour pour les manœuvres, et 20 centimes pour les ouvriers d'art. Le travail de la journée est de huit heures. — Le nombre des condamnés affectés à la société est de cent au minimum, deux cents au maximum.

Ces contrats de main-d'œuvre pénale, par lesquels on remet, à un particulier, un nombre déterminé d'hommes, souvent à peine arrivés dans la colonie pénitentiaire (ce qui différencie profondément les contrats de main-d'œuvre et l'assignation), sont-ils valables ? Il y a controverse, sur ce point, entre les plus éminents représentants de la science pénitentiaire.

Premier système. — *Ces contrats sont valables.* — Pareille chose, dit-on, ne se pratique-t-elle pas dans la métropole, où l'Administration pénitentiaire cède à des entrepreneurs l'exploitation des travaux faits dans les prisons ?

Deuxième système. — *Ces contrats sont nuls*, comme contraires aux lois et à l'ordre public. Ceux actuellement en cours pourraient et par conséquent devraient être dénoncés, anéantis immédiatement (1).

(1) Les contrats arrivés à expiration n'ont pas été renouvelés. Celui de la Balade, qui ne devait prendre fin qu'en 1898, a été annulé sans indemnité par M. Boulanger, minis-

Quelques hommes, en effet, au moyen de ces concessions de la main-d'œuvre pénale, sont devenus les maîtres de la Nouvelle-Calédonie, car c'est à propos de cette colonie pénitentiaire que s'élève surtout le débat. Ils ont obtenu la main-d'œuvre pénale à vil prix au moyen de concessions à très long terme ; quelque riches que soient ces individus, plus ou moins cosmopolites, l'Etat doit faire respecter la loi.

Or, l'art. 11 de la loi de 1854 autorise seulement l'assignation du forçat parvenu à la première classe. Le patron reçoit l'assigné en considération de son amendement, de son reclassement possible, de sa bonne volonté.

Au contraire celui qui passe avec l'administration un contrat de main-d'œuvre prend cent, deux cents transportés, d'une classe quelconque, pourvu qu'ils puissent être utilisés avec profit. — Et quelquefois un transporté fait ainsi partie d'un lot de forçats attribué à un concessionnaire de main-d'œuvre dès qu'il est débarqué, sans même savoir ce qu'est la peine des travaux forcés normalement subie. Ajoutons que la peine variera, par suite, au gré des employeurs : « Le forçat-cuisinier attaché à la fabrication des conserves, dit M. Léveillé (*op. cit.*, p. 13), « se nourrit certainement mieux que le forçat-mineur

tre des Colonies, qui a reconnu tout ce qu'il y avait d'exorbitant dans cette convention.

« détachant à coup de pioche les fragments du nic-
« kel dans les possessions de la grande compagnie ».

On peut encore ajouter, en faveur de cette solution qui est la nôtre, d'autres considérations : On sait qu'aujourd'hui tous les criminalistes préconisent, au sujet du travail dans les prisons de la métropole, l'organisation en régie, l'entreprise ayant pour inconvénient la division du travail poussée jusqu'à l'exagération. Donc, la tendance qui existe actuellement dans la métropole ne doit pas faire place, dans nos colonies, à une tendance diamétralement opposée.

De même, on peut affirmer que celui qui, riche industriel, passe un semblable contrat de main-d'œuvre pénale, finit par avoir la haute main non seulement sur les forçats, mais même sur les agents chargés de les diriger. Le régime disciplinaire disparaît, s'efface, devant le commerçant.

A un autre point de vue, enfin, il semble qu'on puisse soutenir que le pouvoir *exécutif* n'a pas le droit d'engager les finances de l'Etat pour une période de 20 ans, par exemple. — Ces contrats sont passés sans « concurrence et publicité » ; — des rétrocessions interviennent ; — toutes choses auxquelles répugnent presque les principes généraux du droit administratif.

Que si l'on veut admettre la légalité de sembla-

bles contrats, une critique n'en subsisterait pas moins : en accordant aux habitants, dans un contrat de main-d'œuvre pénale, un trop grand nombre de transportés en cours de peine, on entrave, par cela même, le placement des *libérés* qui, ne trouvant pas d'ouvrage, retombent à la charge de l'administration, quand ils ne se livrent pas au vagabondage et au pillage des propriétés rurales.

b) *Des contrats de main-d'œuvre sous la période du décret de 1894.* — Tout en ne prohibant pas encore définitivement ces contrats, le décret de 1894 les réglemente à nouveau. Lorsque la main-d'œuvre pénale est mise à la disposition des particuliers, le taux de la journée est de 1 fr. 50. Les arrêtés de concession de main-d'œuvre déterminent le travail auquel les condamnés doivent être affectés et le lieu dans lequel ils doivent être employés. Toute rétrocession de main-d'œuvre est interdite, sous peine d'annulation de l'arrêté de concession et de saisie du cautionnement du concessionnaire. Les contingents de condamnés mis à la disposition des particuliers ne peuvent excéder deux cents hommes. La concession ne peut être consentie pour une durée supérieure à trois années.

Le personnel de surveillance, ainsi que les condamnés, sont logés aux frais du concessionnaire, sur les chantiers éloignés des pénitenciers. Le conces-

sionnaire doit établir à ses frais : 1^o une infirmerie, 2^o des locaux disciplinaires. Les heures de travail quotidien sont en nombre égal à celui fixé pour les chantiers de travaux publics de l'Etat. Le travail de nuit est interdit.

De son côté l'administration pourvoit à la surveillance, à la nourriture et à l'habillement des condamnés.

A titre de garantie, le concessionnaire verse un cautionnement représentant 25 francs par homme ; une caution solvable peut être admise.

D. — Les art. 29 et 30 du décret de 1894 disposent que l'administration peut exécuter, au moyen des transportés, et pour le compte des particuliers, des travaux temporaires : chargements et déchargements de navires, défrichements, récoltes et dessèchements. Ces travaux sont d'ailleurs exécutés sous la direction même des agents de l'administration pénitentiaire. Le prix de remboursement de ces journées de main-d'œuvre pénale est de 2 francs par homme et par jour.

E. — *Théorie de l'assignation individuelle.* — L'assignation individuelle est empruntée à la transportation anglaise. Dans la période qui va de 1820 à 1834, les colonies de la Nouvelle-Hollande furent,

on le sait, fort prospères. Pendant cette période, l'Angleterre appliqua surtout aux convicts le régime appelé *assignation* : « C'était, dans la réalité, pour les condamnés, une espèce de *domesticité obligatoire* ou d'esclavage mitigé ; on les plaçait chez des particuliers, qui profitaient sans rétribution de leur travail et ne leur donnaient en échange que la nourriture et le vêtement. Le colon qui les recevait ainsi avait sur eux l'autorité d'un maître ; le châtiment ne pouvait cependant leur être infligé qu'en vertu de l'ordre d'un magistrat. Ce système, défectueux au point de vue de l'insuffisance de l'intimidation, ne méritait peut-être pas toutes les critiques qui lui ont été adressées. On l'a beaucoup accusé d'inégalité et d'injustice, en prétendant que le sort du condamné dépendait du caractère du maître auquel il était livré. Il eût été plus juste de reconnaître qu'il dépendait surtout de sa propre conduite et de l'utilité des services qu'il rendait. » (Rapport de M. du Miral, sur la loi du 30 mai 1854).

Appliquant l'idée qui précède, la loi du 30 mai 1854 porte, dans son art. 11, que « les condamnés
« qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur
« bonne conduite, leur travail et leur repentir, pour-
« ront obtenir l'autorisation de travailler, aux con-
« ditions déterminées par l'administration, soit pour

« les habitants de la colonie, soit pour les administrations locales. »

Le régime de l'assignation est celui sous lequel sont placés les condamnés qui, en exécution de l'article 44 précité, sont autorisés à travailler pour les habitants de la colonie ou les administrations locales.

Il ne faut pas confondre le régime de l'assignation individuelle avec les contrats de main-d'œuvre pénale ; dans ceux-ci, on prend un nombre déterminé de forçats, sans s'inquiéter de la classe à laquelle ils appartiennent, souvent au moment même où ils mettent le pied sur la colonie pénitentiaire ; on les affecte, en bloc, à celui qui a passé le contrat avec l'administration. Au contraire, l'*intuitus personæ*, la prise en considération de la conduite et de l'amendement du transporté, domine dans l'assignation. Autant celle-ci est bonne, autant le contrat de main-d'œuvre pénale est mauvais. L'assignation produit ce résultat, éminemment utile, d'affecter à la colonisation libre le meilleur des transportés.

Le chapitre V du décret du 15 septembre 1891 réglait cette assignation individuelle. La Chambre d'Agriculture de Nouméa avait, en 1892 (1), demandé que le système de l'assignation individuelle, réglementé par le décret de 1891, fût généralisé. En 1894, il a été tenu compte de ce vœu.

1. D. M. 2 déc. 1892, B. O. T. Calédonie, p. 359.

En conséquence, le décret du 13 décembre 1894, qui abroge le décret de 1891, réglemente à nouveau l'assignation en posant le principe que seuls les transportés de la 1^{re} classe peuvent être autorisés à travailler ainsi chez les habitants.

Pour obtenir des condamnés en assignation, l'habitant s'adresse au directeur de l'administration pénitentiaire, en lui donnant tous détails utiles. Il ne peut être accordé plus de 50 condamnés au même habitant (1). Quand le nombre des assignés est supérieur à 25, un surveillant (2) est affecté au contingent assigné.

Le gouverneur statue sur la demande d'assignation faite par l'habitant et le directeur de l'administration pénitentiaire passe, au nom de l'assigné, le contrat avec le colon.

La durée de l'assignation ne peut excéder un an; elle peut être renouvelée pour ce même laps de temps.

L'assignation peut être retirée, et le contrat rompu, si le condamné est changé de résidence ou d'emploi, sans autorisation de l'administration. Entre le patron et l'assigné, toute vente à crédit est

1. Le décret de 1891 n'en accordait que quinze au maximum.

2. Dont l'entretien et le salaire sont à la charge de l'habitant.

interdite, ainsi que tout prêt, sous peine de retrait de l'assigné.

Quelles sont, vis-à-vis de l'assigné, les obligations du patron ? L'art. 39 du décret de 1894 répond à cette question. Le patron doit à l'assigné : 1) *un logement* salubre et des effets de couchage ; 2) une *nourriture* au moins égale à la ration réglementaire ; 3) une *somme mensuelle* fixée d'après un tarif arrêté par le gouverneur et soumis à l'approbation du ministre. Cette somme est affectée pour deux cinquièmes au budget des recettes de l'Etat et pour deux cinquièmes au pécule réservé de l'assigné. Le reste est directement versé par l'employeur à l'assigné ; 4) *les soins médicaux*, et, s'il y a lieu, les frais d'hospitalisation calculés à raison de 2 fr. par jour et pour une période qui ne peut être, par an, supérieure à trente jours.

Au moment de la signature du contrat d'assignation, le patron verse un cautionnement de 25 francs (1) par chaque assigné, et le cautionnement peut être remplacé par la présentation d'une caution solvable.

1. Le décret de 1894 disait 50 francs ; c'est, là encore, un progrès en faveur de la généralisation de l'assignation.

APPENDICE.

Nous nous sommes surtout étendu, jusqu'ici, sur la manière d'utiliser la main-d'œuvre pénale à la Nouvelle-Calédonie, car c'est là qu'ont été conclus presque tous les contrats de main-d'œuvre pénale.

En Guyane, où l'on ne trouve pas la même activité commerciale, agricole, industrielle, le service de la transportation doit se suffire à lui-même. Pour cela, il utilise ses condamnés sur les établissements qu'il possède.

Le pénitencier-dépôt des Iles du Salut n'a que quelques petits ateliers ou chantiers, car on s'en sert surtout pour y interner les malfaiteurs dangereux, et pour y faire subir les peines portées au décret du 5 octobre 1889 ; c'est là que se fait le classement et la répartition, à l'arrivée, des nouveaux contingents de transportés.

Le pénitencier de Kourou sert à l'élève du bétail ; la colonie se ravitaille, ainsi, plus facilement. La Montagne d'Argent l'approvisionne de café.

Le Maroni a, depuis 1887, repris une certaine prospérité. Les transportés y sont actuellement utilisés à la construction de bâtiments nouveaux ; on prépare les éléments d'un nouvel et important établissement pénitentiaire.

CHAPITRE V.

DES CONCESSIONS.

A. — Généralités sur les concessions.

L'article 11 de la loi de 1834 portait que les condamnés des deux sexes qui se seraient rendus dignes d'indulgence pourraient obtenir une concession de terrain et la faculté de la cultiver pour leur compte. Cette concession ne pouvait devenir définitive qu'après la libération du condamné. Et l'article 14 décidait qu'un règlement d'administration publique déterminerait les conditions sous lesquelles des concessions de terrain provisoires ou définitives pourraient être faites aux condamnés, eu égard à la durée de la peine prononcée contre eux, à leur bonne conduite, à leur travail et à leur repentir. Le décret réglementaire à venir devait également déter-

miner l'étendue du droit que peuvent avoir, sur les biens concédés, les tiers, l'époux survivant et les héritiers du concessionnaire.

En vertu de ces prescriptions de la loi de 1854, le règlement d'administration publique est intervenu, peut-être un peu tard, le 31 août 1878. Ce règlement n'est plus, aujourd'hui, en vigueur. Il importe, cependant, de l'analyser rapidement.

B. — *Système antérieur au décret du 18 janvier 1895*

a) *Décret de 1878.*

D'après le décret du 31 août 1878, les gouverneurs peuvent accorder aux transportés des concessions provisoires qui deviennent définitives à l'expiration d'un délai de cinq ans et après libération du condamné. Cette concession a un caractère personnel : c'est ainsi que le transporté concessionnaire à titre provisoire ne peut ni aliéner, ni hypothéquer, ni donner à ferme les terrains concédés ; il est, en d'autres termes, tenu de jouir par lui-même.

Le gouverneur peut, en conseil, pour fautes graves, retirer la concession provisoire ; mais alors, la femme et les enfants du condamné concessionnaire peuvent, s'ils résident dans la colonie, obtenir de continuer l'exploitation aux lieux et places de leur

époux ou père ; dans ce cas, ils deviennent concessionnaires définitifs à l'expiration du délai restant à courir. Il en est de même au cas de décès du titulaire d'une concession provisoire avant l'expiration des cinq ans. Et si le titulaire d'une concession provisoire vient à décéder alors que la concession a été accordée depuis plus de cinq ans, mais avant sa libération, la concession peut être attribuée à titre définitif à la veuve et aux enfants, s'ils résident dans la colonie. Le décret répute communs les terrains dont la concession devient définitive pendant le mariage, si le transporté et son conjoint sont mariés soit sous la communauté légale, soit sous la société d'acquêts.

Il peut arriver qu'un libéré astreint à résider dans la colonie soit titulaire d'une concession définitive et qu'il s'absente illégalement : dans ce cas, un jugement constate l'absence illégale ou la tentative d'évasion. Il est alors, par arrêté du gouverneur, déchu de sa concession qui fait retour à l'Etat sans indemnité, réserve faite, toutefois, pour les droits hypothécaires que les tiers auraient pu acquérir. Cependant, là encore, la femme ou les enfants du transporté déchu peuvent obtenir l'attribution, à titre définitif, de la concession retirée.

Le décès du concessionnaire après le moment où la concession est devenue définitive, donne lieu à

une dévolution successorale intéressante. En principe, les biens faisant partie de la concession sont attribués aux héritiers d'après les règles du droit commun. Cependant, s'il n'existe pas de descendants résidant dans la colonie, la veuve, si elle habite avec son mari, succède à la moitié de la propriété de la concession dont son mari était propriétaire; si, au contraire, des descendants résident dans la colonie, un tiers en usufruit est attribué à la femme. On trouve dans ces dispositions l'une des tentatives qui ont été faites depuis 1804 pour améliorer la vocation successorale *ab intestat* du conjoint survivant, tentatives qui ont trouvé leur expression générale dans la loi du 9 mars 1891.

Au point de vue des libéralités, le transporté peut disposer, en faveur de son conjoint habitant avec lui, soit par donations, soit par testament, dans les limites des art. 1094 et suiv. du Code civil.

Pour tous les actes relatifs à l'administration, à l'exploitation et à la jouissance de la concession provisoire ou définitive qui lui est accordée, la femme mariée, transportée, dont le mari n'habite pas la colonie, est dispensée de l'autorisation maritale, et de celle de la justice. Mais le mari doit autoriser l'aliénation et l'hypothèque s'il habite la colonie; sinon, ce sera la justice qui habilitera la femme titulaire de la concession.

Enfin le décret du 31 août 1878 fixait le tribunal compétent au cas de contestations entre l'administration et les concessionnaires au sujet des biens concédés : Le conseil privé, constitué en conseil de contentieux administratif, statue sur ces contestations.

Ainsi les condamnés libérés, mais astreints à la résidence perpétuelle, pouvaient recevoir des concessions. — L'art. 13 de la loi du 30 mai 1854, ne distinguant pas, les libérés non astreints à la résidence, c'est-à-dire ayant complètement terminé leur peine, purent recevoir aussi de semblables concessions (D. M. 26 août 1886, B. O. T. Calédonie, p. 322), mais ne reçurent pas, à cause de leur peu de stabilité dans la colonie, les avantages initiaux faits aux autres concessionnaires au moment de leur prise de possession du terrain concédé. Enfin, des condamnés en cours de peine, pourvu qu'ils appartinsent à la première classe (décret du 18 juin 1880), pouvaient également, à titre provisoire, recevoir des concessions ; et, au cas de fautes disciplinaires de ces concessionnaires (qui restent soumis à la discipline normale), les punitions encourues pouvaient être converties en journées de travail gratuit (1) : ce qui évitait de les retirer, pendant la nuit, de leurs concessions, dont ils gardaient ainsi la surveillance.

1. Arrêté du gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, du 40 août 1892 (B. O. T. p. 204).

b) *Décision ministérielle du 16 janvier 1882.*

Mais on conçoit qu'il ne suffise pas de donner ainsi aux concessionnaires une terre, jusque-là non cultivée, non munie des ustensiles aratoires et des choses indispensables. Il est évident que le concessionnaire dont les ressources personnelles sont souvent nulles, doit être, au début, puissamment aidé par l'administration ; sinon le but poursuivi, la colonisation, ne pourrait jamais être réalisé, quelle que fût d'ailleurs la bonne volonté du nouveau colon.

C'est pour régler, au début de la concession, l'appui que l'administration doit apporter au concessionnaire, qu'est intervenue la décision ministérielle du 16 janvier 1882. Cette décision n'est plus en vigueur, il est vrai ; elle a été remplacée par le décret du 18 janvier 1895. Nous croyons devoir en présenter, cependant, une analyse rapide, parce que, comme le décret de 1878, elle a inspiré les rédacteurs du décret de 1895.

La décision de 1882 faisait, au concessionnaire, les faveurs initiales suivantes :

1° Les concessionnaires ruraux reçoivent la ration de vivres et l'habillement pendant trente mois, et, de plus, une première mise d'outils aratoires,

2° Si le concessionnaire est marié et a sa femme avec lui, ou s'il vient à se marier, l'administration donne la ration pour la femme pendant trente mois, un secours en argent de 150 francs, un trousseau pour la femme, et les objets de literie. Le concessionnaire, s'il est marié et a reçu, du chef de ce mariage, les avantages qui précèdent, ne peut pas recevoir une seconde fois les mêmes avantages si, devenu veuf, il se remarie (D. min. du 14 avril 1885, B. O. T. Guyane, p. 229) : il ne faut pas inciter le concessionnaire à tuer sa première femme pour obtenir les avantages qui seraient afférents à un second mariage.

3° L'hospitalisation gratuite est accordée au concessionnaire et à sa famille, pendant un délai de trente mois.

Inversement, le concessionnaire était tenu, en vertu de la décision de 1882, des charges suivantes :

1° Une inscription hypothécaire garantit le paiement des frais de justice qui, au cas de décès ou de changement de propriétaire, pourraient être dus à l'Etat, relativement à la concession.

2° Dans les quinze premiers mois, la moitié du fond concédé doit être mis en rapport, et dans les trente mois, le fonds concédé doit l'être tout entier.

3° Dans les vingt premiers mois, une case doit être construite d'après un plan fixé (une indemnité

variant de 100 à 300 francs était attribuée au concessionnaire).

4° Le concessionnaire doit, chaque année, fournir une prestation de douze journées de travail, qui sont affectées à des travaux d'utilité publique.

En outre, une décision du gouverneur de la Nouvelle Calédonie du 25 février 1888 (B. T, p. 63) exige, pour la mise en concession, la constitution d'un pécule de 200 francs à la caisse d'épargne pénitentiaire. Une semblable somme doit exister également au profit du transporté concessionnaire pour que celui-ci puisse faire venir sa famille (D. M., 11 sept. 1891. B. O. T. Calédonie, p. 238). Ces décisions ont pour raison d'être l'insuffisance des ressources accordées par l'Administration aux condamnés et aux libérés.

Critique du régime précédent.

Sous l'empire du décret du 31 août 1878 et de la décision du 16 janvier 1882, des abus se produisirent, car le décret contenait des dispositions trop bienveillantes : « Grâce à des mises en concession « prématurées, dit le rapport de M. Dislère, les condamnés ont pu bénéficier des avantages qui leur « étaient concédés, sans avoir su mériter par leur

« travail une faveur qui devait être pour eux la
« première étape de leur réhabilitation. Les trente
« mois de vivres qui leur étaient accordés ne servi-
« rent qu'à favoriser la paresse du plus grand nom-
« bre ; l'œuvre de la colonisation pénale périssait ».

D'autre part, les mesures qui précèdent ne se trouvaient plus en concordance avec les nouvelles règles édictées en vue de renforcer la discipline des pénitenciers, et, au surplus, le décret de 1878 « ne contenait que des indications insuffisantes re-
« lativement aux conditions sous lesquelles les con-
« cessions de terrains devaient être accordées, aux
« avantages impartis et aux charges imposées aux
« bénéficiaires ; la même lacune existait au sujet de
« la fixation de la durée de la peine subie et des ga-
« ranties de conduite à exiger des condamnés pour
« l'obtention de la concession. » (Rapport de M. Del-
cassé, sur le décret du 18 janvier 1895).

Enfin, les transportés pouvant beaucoup trop facilement aliéner leur concession, ceux-ci se laissaient assez souvent séduire par des spéculateurs peu scrupuleux, et les sacrifices faits par l'État, pour mettre les libérés en état de gagner honnêtement leur vie, étaient complètement perdus : « or, dit en-
« core M. Delcassé, dans son rapport précité, dans
« une œuvre comme celle de la transportation, tout
« s'enchaîne et est étroitement lié : pour conserver

« son véritable prix à la faveur de la mise en concession, pour qu'elle constitue une récompense exceptionnelle, ainsi que l'a voulu la loi, il faut que la situation du concessionnaire, situation qui lui procure une liberté provisoire, soit enviée par les transportés en cours de peine et qu'une réglementation prévoyante entretienne et garantisse la continuité de leurs efforts pour s'y maintenir une fois qu'ils ont obtenu cette faveur. » Ces idées générales une fois exposées, étudions le décret du 18 janvier 1895.

C.— *Décret du 18 janvier 1895.*

a) *De l'envoi en concession.*

1. — La mise en concession est limitée :

1° aux seuls condamnés signalés par leur bonne conduite et leur travail et qui ont mérité d'être placés dans la première classe (1), après avoir subi soit la moitié de leur peine, s'ils ont été condamnés à *temps*, soit une période minima de dix ans s'ils ont encouru une peine perpétuelle : une durée suffisante est ainsi assurée à la répression et à l'expiation.

1. Aux termes du décret disciplinaire du 4 septembre 1891.

tion. Ces condamnés en cours de peine doivent avoir constitué un pécule suffisant.

2° aux libérés, quand ceux-ci ont versé un dépôt de garantie, soit à la caisse des dépôts et consignations, soit à la caisse d'épargne de l'administration pénitentiaire.

Le Gouverneur, par un arrêté qu'approuve le ministre des colonies, fixe le minimum du montant du pécule et celui du dépôt de garantie, ce dépôt ne pouvant jamais être inférieur à 100 francs.

Les concessions ne sont d'abord jamais accordées qu'à titre provisoire : ce n'est que plus tard qu'elles peuvent devenir définitives. Chaque envoi en concession fait l'objet d'une décision prise par le gouverneur en conseil privé.

II. — *Conditions de la concession.*

Désormais la délivrance des lots concédés à titre provisoire n'est plus, comme sous l'empire du décret de 1878, effectuée gratuitement :

Les concessions sont livrées toutes défrichées et pourvues d'une habitation. Mais le concessionnaire est soumis, lui ou ses ayants-droit, au paiement d'une rente annuelle et perpétuelle déterminée dans la décision dont il est l'objet, eu égard à la

nature et à l'importance des terres concédées (1). Chaque décision, portant envoi en concession, fixe non seulement la rente, mais encore le capital de la rente (2).

La superficie varie de 10 à 20 ares pour les concessions accordées, en dehors des agglomérations urbaines, en vue de l'exercice d'un commerce, d'une industrie ou d'un métier, jugés nécessaires aux besoins des concessions agricoles. La rente annuelle est fixée alors, pour l'ensemble de la concession, de dix à cinquante francs. Le capital de la rente varie entre 500 et 2000 francs. On voit que l'estimation du capital semble supérieure, toute proportion gardée, au montant de la rente : « Cette disposition a pour but, dit M. Dislère dans son rapport, en donnant à la concession une valeur supérieure au prix réel du terrain concédé, de mettre un terme à l'accaparement des terres par les commerçants libres établis sur les centres pénitentiaires. »

Outre la rente, le concessionnaire doit rembourser la première mise d'outils aratoires et d'effets de

1. Cette rente, par hectare et par an, ne peut être ni supérieure à 20 fr., ni inférieure à 10 fr. pour les concessions agricoles (art. 3 du décret) : La superficie de chaque concession agricole varie entre 3 et 10 hectares.

2. Pour les concessions agricoles, ce capital varie de 400 à 600 francs l'hectare.

couchage et d'habillement (1) qui lui est faite. Cette première mise n'est pas renouvelable.

La période d'allocation de la ration de vivres est réduite à six mois (art 11) au maximum, au lieu de trente mois qu'accordait le décret de 1878 (2). Le concessionnaire a droit, pour lui et pour sa famille, pendant la première année de concession, aux soins médicaux gratuits.

b) *Régime des concessions.*

I. — *Concessions provisoires.*

L'Etat (service colonial) supporte les dépenses occasionnées par la mise en concession. Le concessionnaire provisoire doit résider sur la concession, sans pouvoir l'aliéner, l'hypothéquer, l'affermir. La concession doit être mise en rapport pour la moitié pendant la première année, et pour la totalité pendant la seconde. Les art. 16, 17, 18, 19 du décret de 1895 fixent les hypothèses dans lesquelles

1. La valeur et la composition de ces objets sont fixées dans chaque colonie par arrêtés du gouverneur, en conseil privé, approuvés par le ministre des colonies.

2. Pendant que dure la période d'allocation de vivres, le concessionnaire marié a droit, en outre, à la ration de vivres (ou à une indemnité représentative) pour sa femme, et à une demi-ration pour chaque enfant âgé de plus de trois ans.

les concessions provisoires sont retirées de plein droit ou peuvent être retirées, ainsi que les effets de la déchéance.

La femme ou les enfants du concessionnaire dé-cédé ou dépossédé peuvent d'ailleurs, à leur tour, obtenir la concession de leur époux ou père ; ils n'ont pas alors à effectuer le versement d'un nouveau dépôt de garantie. Cette concession devient définitive trois ans au plus tôt, cinq ans au plus tard après la décision intervenue.

Quelle est la capacité, quelle est l'étendue des pouvoirs d'administration des concessionnaires ? L'article 21 distingue entre les transportés non libérés qui subissent la peine des travaux forcés à temps et ceux qui subissent celle des travaux forcés à perpétuité. Ceux-ci restent incapables : ils seront donc obligés de n'agir, relativement à leur concession, qu'en se maintenant toujours sous une sorte de surveillance très-étroite de l'administration ; on peut même dire trop étroite, car, puisque l'administration a cru devoir accorder une concession aux forçats de première classe condamnés à perpétuité, il eût fallu leur laisser la pleine liberté, dans les limites, tout au moins, d'une simple administration.

Quoi qu'il en soit, pour les concessionnaires en cours de peine à qui une concession provisoire a été accordée, et qui ne subissent que la peine des tra-

vaux forcés à temps, l'article 21 admet formellement la possibilité de faire tous actes nécessaires à l'administration, à l'exploitation et à la jouissance des biens concédés, ainsi qu'à l'exercice de leur industrie, de leur commerce ou de leur métier ; ils peuvent même ester en justice pour ces différents actes, mais seulement après avoir obtenu l'autorisation du directeur de l'administration pénitentiaire.

La femme mariée transportée, titulaire d'une concession provisoire ou définitive, et dont le mari ne réside pas dans la colonie, est dispensée de toute autorisation maritale et de celle de la justice pour tous les actes relatifs à l'administration, à l'exploitation et la jouissance de la concession. Elle peut, dans les mêmes conditions, aliéner ou hypothéquer la concession devenue définitive (art. 41 du décret).

II. — *Des concessions définitives.*

Ce n'est qu'après l'expiration d'un délai de cinq années à compter du jour de la décision d'envoi en concession provisoire que la propriété de la concession devient définitive au profit du concessionnaire (1). Pour les condamnés qui, au moment de l'envoi en concession provisoire, sont en cours de

1. Le dépôt de garantie est remboursé dans le mois qui suit l'époque à laquelle la concession devient définitive.

peine, le temps qui s'écoule depuis leur envoi en concession jusqu'à leur libération est bien compris dans ce délai de cinq années, mais il ne peut jamais être compté pour plus de deux ans. Donc trois ans au moins s'écouleront alors depuis la libération, et l'administration pourra ainsi maintenir pendant un temps suffisant le libéré sous la crainte d'une dépossession possible.

A partir du moment où la concession devient définitive, le concessionnaire peut se libérer de l'obligation de payer la rente en remboursant le capital, fixé comme il a été dit plus haut. Mais ce n'est là qu'une faculté pour le concessionnaire : il peut continuer à payer la rente ; l'administration ne peut, en effet, exiger le capital de la rente que dans le cas où la concession, devenue définitive, viendrait à être vendue ou donnée.

Ainsi donc, pendant tout le temps où il restera propriétaire de sa concession, le transporté pourra bénéficier du taux réduit de la rente au paiement de laquelle sa concession l'oblige, à moins que, par le remboursement du capital de cette rente, il ne préfère se libérer définitivement.

En indiquant ainsi que le capital de la rente pourra être immédiatement réclamé au cas où la concession viendrait à faire l'objet d'une vente ou d'une donation, l'administration s'est surtout proposé de pré-

venir les donations et les ventes frauduleuses. Mais cette mesure n'est point applicable aux donations régulièrement faites aux enfants et au conjoint du concessionnaire, lorsque ces proches parents résident dans la colonie.

Le titre de propriété afférent à chaque concession est établi dans le mois qui suit la date à laquelle chaque concession devient définitive. Ce titre est dressé en minute, par les soins de l'autorité locale. L'acte ainsi passé est authentique ; il est transcrit par les soins du concessionnaire, et, à défaut de cette transcription, l'administration pénitentiaire fait prendre, à la conservation des hypothèques, l'inscription destinée à assurer à l'Etat son privilège pour le recouvrement de la rente à laquelle la concession est soumise, du capital de cette rente, des frais de justice et des remboursements pour les avances initiales. Cette inscription, dispensée du renouvellement décennal, conserve, à compter du jour de sa date, son effet pendant trente années.

Ce n'est qu'à l'expiration d'un délai de dix années à compter du jour de la mise en concession définitive, que l'action du Trésor peut s'exercer sur les biens concédés. Cependant, cette action s'exercerait immédiatement, à défaut de paiement des annuités pour avances et frais de justice, ou encore au cas de vente, de donation, de transmission hé-

réductaire au profit de tout autre que la femme ou les enfants du concessionnaire.

Paiement des rentes ; déchéances.

La rente n'est payée par le concessionnaire provisoire que deux ans après la décision d'envoi en concession. Le paiement en est effectué par semestre et d'avance au bureau des Domaines ; le Trésorier-payeur en fait recette au profit du budget de l'Etat. Les contestations relatives à ces paiements seraient portées devant le conseil du contentieux administratif.

Quant au concessionnaire définitif, à défaut de paiement des rentes ou des capitaux de rentes, il est déchu par arrêté du gouverneur. Mais la déchéance de la concession ne devient définitive que si, dans le délai de trois mois à compter de la notification de la déchéance, le concessionnaire ou les tiers intéressés (1) n'ont pas payé.

Quand la déchéance est devenue définitive, la concession fait retour au domaine pénitentiaire, franche et quitte de toutes dettes, charges et hypo-

1. Notification de la déchéance a été faite, dès que celle-ci a été prononcée, aux tiers ayant acquis des droits sur la concession et s'étant conformés aux lois pour les conserver (article 34).

thèques, et sans indemnité. Les baux consentis sans fraude par le concessionnaire déchu ne sont opposables à l'administration que pour une durée maxima de trois ans, et encore faut-il qu'au moment de la déchéance ces baux aient acquis date certaine. Dans un but de publicité, la décision portant déchéance est transcrite dès que celle-ci est devenue définitive.

c) Des droits des tiers, du conjoint et des héritiers.

Le décret de 1895 s'est avec raison préoccupé d'encourager les familles des transportés concessionnaires à aller retrouver leur chef dans la colonie pénitentiaire. Il a voulu favoriser leur installation sur les centres de colonisation pénale où leur présence sera un stimulant pour le condamné, qui fera tous ses efforts pour subvenir aux besoins de sa famille en cherchant par tous moyens à augmenter la valeur de sa concession.

Il fallait tout d'abord soustraire la concession aux poursuites des tiers qui auraient contre le concessionnaire des créances antérieures à la mise en concession ; il fallait, par conséquent, déclarer, par rapport à ces créanciers, l'insaisissabilité de la concession : c'est ce qu'a fait l'article 38 du décret de 1895.

Il fallait, en second lieu, intéresser la femme du transporté à la prospérité de la concession ; c'est ce qu'a fait l'article 39 en décidant que les terrains concédés formeraient des conquêts, si le transporté et son conjoint étaient mariés sous le régime de communauté ou avec société d'acquêts.

Supposons maintenant que le concessionnaire définitif vienne à décéder avant le rachat de la rente : les biens concédés passeront alors en pleine propriété aux enfants ou à leurs descendants résidant dans la colonie. Toutefois, si le concessionnaire a laissé une veuve habitant également dans la colonie, celle-ci succède pour moitié en usufruit. Si le transporté ne laissait pas de descendants résidant dans la colonie, la veuve qui y habiterait succéderait en pleine propriété.

Si le concessionnaire ne laisse ni descendants ni veuve habitant la colonie, ses frères et sœurs ou descendants d'eux, qui y résident, succèdent aux biens concédés.

La théorie normale de la représentation s'applique dans l'ordre des descendants et dans celui des collatéraux privilégiés.

Enfin, à défaut de frères et sœurs ou descendants d'eux résidant dans la colonie, la concession fait retour à l'Etat et rentre dans le domaine pénitentiaire : « Il a paru équitable de ne pas faire bénéficier les fa-

milles demeurées dans la métropole, ayant complètement abandonné ou perdu de vue le condamné, des faveurs qu'il a obtenues en cours de peine. » (Rapport de M. Dislère).

Remarque. — Le décret du 18 janvier 1895 a été promulgué en Nouvelle-Calédonie par arrêté du 11 juin 1895 (*Journal officiel* de la colonie du 15 juin).

La première idée qu'a fait surgir, sur le lieu même de la transportation, la mise en pratique du décret dont il s'agit, a été, tout au moins à la Nouvelle-Calédonie, de constituer, sur les centres de colonisation pénale, des commissions chargées de surveiller et d'examiner, mensuellement, les travaux exécutés ou entrepris par les concessionnaires provisoires, condamnés en cours de peine ou libérés.

L'arrêté du Gouverneur de la Nouvelle-Calédonie est du 29 juin 1895. Les commissions instituées par cet arrêté sont composées : du chef d'établissement président, de l'officier d'administration et du chargé des travaux. Dans les centres où il n'y a pas d'officier d'administration, ou de chargé des travaux, ces fonctionnaires sont remplacés, le premier, par le surveillant-chef ou le surveillant militaire le plus gradé ou le plus ancien en grade ; et le chargé des travaux, par un surveillant militaire, à la désignation du chef de l'établissement.

Les commissions doivent se réunir tous les mois, sur la convocation de leur président.

CHAPITRE VI

DES LIBÉRÉS.

● L'étude du régime auquel sont astreints les transportés libérés complète l'étude de l'organisation locale de la transportation.

On sait que les forçats, une fois terminée leur peine temporaire, sont astreints à un séjour limité ou perpétuel sur les lieux mêmes de la transportation, suivant que la peine des travaux forcés à temps par eux encourue est inférieure ou supérieure à huit années. Les transportés qui sont condamnés à moins de 8 ans de travaux forcés, sont tenus de résider, en qualité de libérés, sur la colonie, pendant un temps égal à celui de leur condamnation.

En traitant des concessions, nous avons pu voir que les libérés et les transportés en cours de peine dont la conduite est bonne, sont à peu près soumis,

au point de vue de l'obtention de concessions, aux mêmes règles.

On a donc cherché à assurer la vie des condamnés, une fois arrivés à la période de libération. Et, il faut bien le dire, la réglementation des conditions dans lesquelles les libérés doivent être placés, est un des points qui doivent attirer toute l'attention de ceux qui, croyant comme nous à l'avenir de la transportation et de la colonisation pénale, reconnaissent que, pendant longtemps, la situation faite aux libérés a été un gros obstacle à cette colonisation et a pu donner naissance à des critiques en elles-mêmes très fondées. Mais si cette situation même donnait naissance à une défectuosité très grave dans l'organisation locale de la transportation, il était injuste d'argumenter de ce vice pour attaquer dans son principe, la transportation elle-même.

A partir de 1854, le gouvernement s'occupa des moyens d'empêcher pratiquement les libérés astreints à la résidence de quitter les lieux où devait s'effectuer celle-ci (1).

Tout d'abord les propositions de remise de la résidence obligatoire sont, systématiquement, très rares,

1. Dans un ordre d'idées analogue, le rapatriement gratuit est refusé à ceux qui, ayant terminé leur séjour obligatoire, désirent rentrer en France (décision impériale, 28 sept. 1868, prise sur la demande de l'amiral Rigault de Genouilly)

et rarement accueillies (D. M. 22 mai 1889, B. O. Calédonie, p. 179). De même le nombre des autorisations qui peuvent être accordées aux libérés astreints à la résidence, de se rendre *ailleurs* (1) *qu'en France* (art. 6, § 3, Loi de 1854), a été de plus en plus diminué, par suite de nombreuses réclamations des puissances étrangères : il n'était pas admissible, écrivait avec juste raison le ministre des affaires étrangères, que des libérés français fussent mis par nous en situation de se rendre sur le territoire d'autres Etats, alors qu'ils demeuraient exilés du sol de France (D. M. 17 juillet 1884, B. O. Guyane, p. 334).

En 1884 intervint, entre le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie et l'administration britannique, un arrangement en vertu duquel les libérés astreints à la résidence, qui se réfugiaient à la Nouvelle-Calédonie, étaient remis aux autorités françaises : « Le
« gouvernement australien, préoccupé de l'accrois-
« sement éventuel de nos transportés dans la colo-
« nie pénitentiaire, ne demande qu'à repousser de
« son territoire les évadés qui viennent y chercher
« asile. L'autorité locale prend d'elle-même une
« mesure d'expulsion contre des personnes dont la

1. En fait, le libéré profitait souvent de sa permission d'absence pour revenir clandestinement en France ; tant que durait son autorisation, il échappait aux pénalités de l'art. 8 de la loi de 1854.

« présence est considérée par elle comme suscepti-
« ble de troubler l'ordre public. De son côté, l'auto-
« rité française ne réclame pas l'extradition, n'élève
« aucune requête, se borne à fournir des renseigne-
« ments, puis à recevoir les individus qui lui sont
« renvoyés. Aucun engagement de réciprocité n'est
« pris, et il est bien entendu qu'aucune obligation
« de cette nature ne peut résulter pour nous de la
« procédure adoptée ». (M. J. Ferry, D. M. 27 juin
1884, B. O. T. Calédonie, p. 240).

Malgré cette approbation du ministre des affaires étrangères français, on peut se demander si l'accord en question est légal, car le traité d'extradition conclu le 14 août 1876 entre la Grande-Bretagne et la France est muet sur l'extradition des libérés qui, astreints à la résidence, sont parvenus à gagner le territoire britannique. Il est donc permis de douter de la légalité de la convention, qui n'a pas été ratifiée par les Chambres ; quoiqu'il en soit, et l'examen de cette question est étranger à notre sujet, les condamnés remis aux autorités françaises, extradés sans les formes ordinaires de l'extradition, pourtant si minutieuse en Angleterre, n'ont pu faire admettre l'illégalité de l'accord dont il s'agit.

En tous cas, l'idée qui se dégage nettement des mesures qui précèdent, est la volonté bien arrêtée du gouvernement français de maintenir le plus

possible les libérés sur les colonies pénitenciaires où ils avaient, jadis, subi leur peine.

Il fallait, par suite, les mettre en mesure d'y pourvoir à leurs besoins. Or, rien n'avait été fait, sur ce point, jusqu'à ces dernières années. Echappant à toute action sérieuse de l'administration, les libérés, devenus fatalement vagabonds, se livraient, pour vivre, au pillage des propriétés rurales. — Tout était à craindre de ces anciens forçats qui, expérimentés dans le crime, ne pouvaient guère trouver que dans le crime des moyens d'existence (1).

Les meilleurs d'entre eux rentraient volontairement dans les camps où on les nourrissait, en échange d'un travail quelconque; ceux-là, du moins, retombaient sous la discipline pénitentiaire.

Les libérés astreints à la résidence, ces parias de la loi de 1854, comme les appelait l'amiral Courbet, n'étaient donc plus, en principe, soumis

1. « Les libérés, de jour en jour plus nombreux par la force des choses, sont le plus souvent oisifs ; leur seule occupation consiste à servir d'intermédiaires aux condamnés en cours de peine pour les crimes et délits qu'ils veulent commettre ; ne possédant aucune ressource avouable et n'épargnant jamais, ils deviennent rapidement une charge, pour l'État, obligé de les recueillir dans ses dépôts ; en un mot, les libérés, qui devaient être la ressource de la colonisation, en sont devenus le fléau. » (Rapport de M. J. Roche, sur le décret du 29 septembre 1890).

à cette discipline pénitentiaire (D. M. 22 août 1874), mais ils restaient soumis à la juridiction et aux lois militaires (Décret du 29 août 1855; — D. M. 13 mai 1873, B. O. Calédonie, p. 440); pour les contraventions, dont les conseils de guerre ne connaissent pas en principe (art. 369, Code de justice militaire), les tribunaux de droit commun étaient compétents (D. M. 27 août 1875, B. O. Calédonie, p. 916).

C'est dans ces conditions qu'est intervenu le décret du 13 janvier 1888 : « Aucune restriction, disait le rapport joint à ce décret, n'est apportée à la liberté individuelle des transportés parvenus à l'expiration de leur peine ; ils ont la faculté pleine et entière de se mouvoir dans toute l'étendue de la colonie, et le droit aussi bien que le devoir de l'administration se borne à s'assurer de leur présence dans les limites du lieu de leur internement. »

« Or, ce contrôle, si simple en apparence, présente les plus sérieuses difficultés dans la pratique, en raison de l'extrême mobilité de la population des libérés. En effet, ils parcourent sans cesse et en tous sens la colonie, vivant la plupart du temps en état de vagabondage ou à la charge de quelques libérés qui ont accepté de travailler chez les colons de l'intérieur. »

« Dans de pareilles conditions, la constatation

de la présence de ces individus devient pour ainsi dire impossible et la vigilance de l'administration, qui a pour mission de faire exécuter les prescriptions de la loi relatives à l'obligation de la résidence, est bien souvent mise en défaut. »

Le décret du 13 janvier 1888 porte que les libérés astreints à la résidence sont tenus de répondre à deux appels annuels, dont le but est de constater leur présence dans la colonie. D'autres appels extraordinaires sont également possibles. Les libérés ont un mois pour répondre à chaque appel, en se présentant aux autorités désignées par des arrêtés du gouverneur. Celui qui, sans motif légitime, ne répond pas à un appel, est puni de deux mois à un an de prison, et de quatre mois à deux ans si, dans un délai de cinq ans, il y a récidive sur ce point.

De plus, les crimes et délits commis par les libérés astreints à la résidence, ainsi que la répression du délit qui précède, sont désormais de la compétence des juridictions pénales ordinaires (1), exception faite pour le cas où ce libéré quitte la colonie sans autorisation, infraction qui, aux termes des art. 8 et 10 de la loi de 1854, reste soumise à la compétence des tribunaux maritimes spéciaux.

1. Afin de permettre la condamnation à la rélégalion, que les conseils de guerre ne pouvaient pas prononcer.

Ces mesures constituaient un progrès, mais un progrès insuffisant.

Le décret du 29 sept. 1890 a réglementé, plus étroitement encore, la situation du libéré : « Il est possible et il convient, dit le rapport, d'instituer à son égard une *discipline spéciale* qui caractérise l'état *sui generis* dans lequel il est placé par la loi de transportation. »

Le décret de 1890, se conformant, au fond, aux intentions du législateur de 1854, considère le libéré comme un homme jouissant d'une demi-liberté, et l'astreint à une surveillance et à un contrôle en ce qui concerne sa conduite et ses moyens d'existence : si l'administration pénitentiaire, dit le rapport, ne peut plus demander au libéré qu'il travaille sur un chantier pénal, elle a le droit d'exiger qu'il justifie de moyens d'existence réguliers.

Aux termes de l'art. 2 du décret du 29 septembre 1890, tout libéré astreint à la résidence reçoit, au moment de sa libération, un livret destiné : 1) à l'inscription des appels prévus au décret du 13 janvier 1888 ; 2) au contrôle de ses moyens d'existence.

Chaque fois que le libéré quitte une résidence, il doit en faire déclaration à la résidence qu'il quitte et à celle dans laquelle il va s'établir : ces déclara-

tions sont reçues par l'autorité désignée par le Gouverneur (1).

Le libéré doit justifier de moyens d'existence. Ces moyens sont : 1° la possession légitime de biens suffisants ; 2° la mise en valeur de l'exploitation effective d'une concession régulière ; 3° l'exercice d'une profession ou d'un négoce non interdit aux libérés ; 4° un engagement de travail (2).

Le libéré qui ne justifie pas de l'un de ces quatre moyens d'existence, ou qui se prévaut d'un engagement fictif (3) de travail, est réputé vagabond et puni comme tel (art. 271, C. P.).

Les condamnations à l'emprisonnement qui sont prononcées, à un titre quelconque, contre les libérés, sont exécutées sur des ateliers de travail distincts de ceux des forçats et des relégués collectifs.

En résumé, il résulte des dispositions qui précèdent, que le décret de 1890 organise un ensemble

1. Les infractions commises par le libéré à ces diverses prescriptions sont punies d'amende ou d'emprisonnement.

2. Ces engagements de travail doivent être contractés au moins pour un mois ; ils sont constatés au livret du libéré par la signature de l'engagiste et le visa de l'autorité compétente.

3. Est réputé fictif tout engagement dont, par suite d'accord frauduleux, les conditions ne sont pas remplies. L'engagiste est alors puni d'un mois à un an d'emprisonnement.

de mesures rappelant, en beaucoup de points, notre ancienne surveillance de la haute police.

« Ainsi réorganisée, conclut le rapport sur le décret qui vient d'être étudié, la résidence obligatoire reprendra la place normale qu'elle occupait dans les prévisions du législateur de 1854. Le forçat susceptible de quelque amendement pourra, après avoir, pendant un certain temps, expié son crime par le travail pénal et donné des preuves de repentir, s'accoutumer au travail libre par l'assignation, puis trouver dans le régime tutélaire du libéré la dernière transition qui lui permettra de se reclasser dans la vie coloniale par voie de grâce et de réhabilitation ».

Appendice.

Bien que la théorie de la grâce ou commutation de peine, et surtout celle de la réhabilitation, ne se rattachent qu'indirectement à l'organisation locale de la transportation, nous croyons devoir signaler ici :

1° L'article 12 de la loi du 30 mai 1854 ainsi conçu : « Le Gouvernement pourra accorder aux « *condamnés aux travaux forcés à temps* l'exercice, « dans la colonie, des droits civils, ou de quelques- « uns de ces droits, dont ils sont privés par leur

« état d'interdiction légale. Il pourra autoriser ces
« condamnés à jouir ou disposer de tout ou partie
« de leurs biens. Les actes faits par les condamnés
« dans la colonie, ne pourront engager les biens
« qu'ils possédaient au jour de leur condamnation,
« ou ceux qui leur sont échus par succession, dona-
« tion ou testament, à l'exception des biens dont
« la remise aura été autorisée. Le gouvernement
« pourra accorder aux libérés l'exercice dans la co-
« lonie des droits dont ils sont privés par les troi-
« sième et quatrième paragraphes de l'article 34
« du Code pénal. »

2° L'article 4 de la loi du 31 mai 1854, qui dis-
« pose : Le gouvernement peut relever le *condamné*
« à une peine afflictive perpétuelle de tout ou partie
« des incapacités prononcées par l'article précé-
« dent » (double incapacité de disposer et de rece-
« voir par donation et par testament). « Il peut lui
« accorder l'exercice, dans le lieu d'exécution de la
« peine, des droits civils ou de quelques-uns de ces
« droits dont il a été privé par son état d'interdic-
« tion légale. Les actes faits par le condamné, dans
« le lieu d'exécution de la peine, ne peuvent enga-
« ger les biens qu'il possédait au jour de sa condam-
« nation ou qui lui sont échus à titre gratuit depuis
« cette époque ».

CHAPITRE VII

CONCLUSION. — TRANSPORTATION VOLONTAIRE.

Nous venons de passer en revue les divers décrets qui ont pour but et auront pour résultat de rendre à la peine des travaux forcés l'énergie qu'elle avait fini par perdre. L'œuvre de la commission forme un tout, un ensemble de règles telles, qu'en exposant les principales, M. Dislère a pu, à bon droit, écrire dans son rapport : « Nous pensons avoir interprété « sainement les intentions du législateur de 1854, « car, tout en faisant une large part à la répression, « nous avons en même temps ouvert la porte à toutes les bonnes volontés et à tous les repentirs. »

Relativement à la manière dont devra désormais être exécutée la peine des travaux forcés, nous souhaitons que l'esprit de suite soit, chez les fonctionnaires de l'Administration pénitentiaire, à tous les degrés de la hiérarchie, la qualité dominante. On

peut concevoir, d'autre part, de nombreux cas d'utilisation de la main-d'œuvre pénale, que nous supposons remise définitivement à l'Etat, qui n'aurait jamais dû l'abandonner.

Le forçat peut, en effet, être utilisé, avant son départ de la métropole, à un grand nombre de travaux intéressant la défense de nos côtes ; il peut, une fois arrivé au lieu de transportation, mettre directement en valeur les vastes domaines que l'Etat possède, tant à la Guyane qu'à la Nouvelle-Calédonie ; il peut, enfin, incorporé dans des sections mobiles, exécuter les travaux préparatoires de colonisation, nécessités par l'extension de notre nouvel empire colonial, au Sénégal, au Soudan, à Madagascar...

Au cas où ces travaux présenteraient quelques dangers, il vaut mieux que ces dangers soient couverts par nos forçats, que par nos soldats ou nos colons libres. L'Etat ne doit pas être, pour les transportés, une Providence.

Et non seulement nous estimons qu'en France la transportation doit être conservée comme mode de subir la peine des travaux forcés, mais même nous pensons qu'elle pourrait être étendue à certains individus condamnés à des peines moindres. Il s'agit, ici, de la *transportation volontaire*, opérée à la demande du condamné. Expliquons nous.

L'idée qui consiste à permettre à un condamné obligé, par la nature de la peine, à rester dans une prison en France, de demander, pour essayer un reclassement social bien difficile dans la métropole, à transformer sa peine en transportation dans une de nos colonies, n'a jamais été, chez nous, expérimentée sérieusement. Nous la croyons féconde, mais, —et nous faisons ici la même remarque que celle faite à propos de la transportation proprement dite—, elle ne peut être féconde qu'à la condition d'être soigneusement et minutieusement réglementée.

Les précédents historiques de la question de la transportation volontaire sont assez rares.

Tout d'abord, le 20 février 1852, la transportation fut offerte aux condamnés qui se trouvaient dans les bagnes : 300 acceptèrent... Mais, on le sait, en droit pénal pur, la théorie de la rétroactivité en ce qui concerne les mesures relatives au mode d'exécution de la peine, montre que, au moins dans une opinion qui n'est pas la nôtre, le pouvoir exécutif pouvait imposer ce qu'il offrait.

En second lieu, on l'a vu également, le gouvernement n'a jamais usé du droit, que lui confère l'art. 4 de la loi du 30 mai 1854, de transporter les femmes condamnées aux travaux forcés. Toutes les femmes transportées à la Guyane ou à la Nouvelle-Calédonie y sont allées *sur leur demande*. Et

même, parmi ces femmes transportées sur leur demande, il s'en trouve qui ne sont condamnées qu'à la réclusion.

Lors de la discussion de la loi de 1885, un membre de la Chambre des députés, M. le docteur Ganne, proposa un amendement tendant à faire reconnaître dans la loi le principe de la transportation volontaire telle que nous l'avons définie plus haut : « Cet amendement remarquable, dit M. Léveillé dans sa brochure sur la Transportation, page 19, fut oublié dans la discussion de la loi de 1885. J'ai toujours pensé qu'il fallait le reprendre et l'introduire dans notre droit ».

Cette même idée avait déjà été développée dans une dépêche ministérielle de l'amiral Pothnau, en date du 27 décembre 1872, adressée au gouverneur de la Nouvelle-Calédonie. Nous la reproduirons toute entière, parce qu'elle exprime complètement notre opinion sur ce point très-important de la législation de l'avenir : « Je reconnais avec vous qu'il pourrait y avoir des inconvénients à admettre indistinctement toutes les demandes de transportation volontaire faites au département. Mais celles de ces demandes qui émanent d'hommes susceptibles de retour au bien, et qui cherchent dans l'expatriation un moyen d'échapper à l'opprobre de leur

situation et de trouver dans le travail une existence honnête, me paraissent devoir être accueillies.

« D'un autre côté, il me paraît difficile de refuser systématiquement à des condamnés à la réclusion ou à l'emprisonnement, un éloignement de la métropole que l'on impose, par l'exécution de la loi, à un condamné aux travaux forcés.

« Si l'application de la loi sur la transportation ne peut être étendue obligatoirement à certaines catégories de condamnés, on ne peut équitablement refuser le bénéfice de certaines de ses dispositions à ceux qui en font la demande expresse, et qui le réclament comme une faveur.

« Pour ces motifs, je crois devoir vous prévenir que je suis disposé à accueillir les demandes de transportation volontaire, non pas d'une manière générale, mais toutes les fois que la conduite des demandeurs, soit avant, soit après leur condamnation, me paraîtra justifier cette faveur. »

Enfin le projet de refonte du Code pénal admet la transportation volontaire : celui qui l'obtiendra fera en France le quart de sa peine, puis, sur le lieu de la transportation, un second quart. Après quoi, il pourra obtenir la liberté conditionnelle. L'obligation de résider dans la colonie aura, comme durée, celle de la peine prononcée. Ces transportés volontaires pourront être fort utiles à la colonisa-

tion : « J'estime, dit M. Léveillé (*op. cit.*, p. 20), que les transportés volontaires constitueront, au moins d'une façon relative, un personnel d'élite dans nos contingents pénitentiaires. Ils auront montré l'horreur que leur inspirent la libération en France et les risques d'une rechute presque fatale. Ils auront montré, à l'inverse, le prix qu'ils attachent à prendre pied sur un sol nouveau et dans un milieu nouveau. Ils auront fait preuve de prévoyance, d'énergie et d'un vif désir de retour au bien et au travail. »

Appendice.

Atitre de document, nous indiquerons quels étaient à la fin de 1893, les effectifs de la transportation.

En Nouvelle-Calédonie on comptait 5.381 transportés se répartissant en : 896 indisponibles, 1.636 affectés aux divers contrats dont nous avons parlé en traitant de la main-d'œuvre pénale, 573 concessionnaires, 720 affectés aux travaux de l'administration pénitentiaire, 468 engagés chez des colons, en application de la théorie de l'assignation, les autres étant concédés soit gratuitement, soit à titre onéreux, au service local, aux municipalités, aux services publics.

A la Guyane, on comptait 3.716 transportés, 1.215 à Cayenne, 720 aux Iles du Salut, 1.134 au Maroni,

558 à Kourou, 89 à la Montagne d'argent. Ils se répartissaient en : 642 malades, hospitalisés ou impotents, 343 punis, 40 affectés à l'exécution de contrats de main-d'œuvre pénale, 158 ayant obtenu des concessions, 258 cédés à titre gratuit au service local, aux municipalités, aux services publics, 271 cédés à ces administrations, mais à titre onéreux, 111 bénéficiant de l'assignation, 1.873 affectés aux travaux exécutés par l'administration pénitentiaire.

CHAPITRE VIII.

LÉGISLATION COMPARÉE. — TRANSPORTATION RUSSE.

Disons rapidement quelques mots de la transportation telle qu'elle est appliquée ou envisagée dans divers Etats (1), avant d'étudier avec quelques détails la transportation russe.

L'*Autriche* n'a pas admis le principe de la transportation ; elle a craint des difficultés d'exécution.

Le *Portugal*, dans sa réponse au questionnaire que la Chambre des communes anglaise avait adressé en 1856, aux gouvernements étrangers, indiqua qu'il transportait, par année, environ 260 hommes accomplissant aux colonies leur service militaire, ou tenus à une résidence fixe et surveillée. Une fois leur peine terminée, ces individus peuvent rentrer dans

1. Consulter : E. de Blosseville, *Histoire de la colonisation pénale en Angleterre* ; Holzendorff, *la déportation considérée comme peine*,

leur patrie. La transportation a lieu presque exclusivement sur les côtes d'Afrique. Le code pénal de 1886 organise définitivement la transportation, mais celle-ci ne commence, pour le condamné, qu'après un temps plus ou moins long d'emprisonnement cellulaire : ce dernier point peut être critiqué, au point de vue de la colonisation, car les transportés arrivent anémiés par la cellule, sur le lieu d'internement.

L'*Espagne* pratique également la transportation (1), qu'elle applique dans ses possessions d'outre-mer. Les transportés ont le droit de s'occuper librement dans un certain cercle qui leur est fixé, mais ils restent toujours sous la surveillance des autorités. La transportation est au premier plan dans le système pénal espagnol ; l'emprisonnement n'est considéré que comme une peine plutôt secondaire (2).

La *Suède* est hostile à la transportation (3).

Après avoir longtemps hésité, les *Pays-Bas* sem-

1. De Alfaro, *Observations sur le système pénitentiaire*.

2. Lastre, *statistique des bagnes espagnols*, revue pénitentiaire, juin 1889 ; Maximo del Campo, *les restes de la transportation espagnole au Chili*, revue pénitentiaire, janvier 1890 ; P. Baillièrre, *Les Presidios espagnols*, Revue pénitentiaire, avril 1895.

3. V. l'ouvrage du roi Oscar : *Des peines et des prisons* ; et M. Beltrani-Scalia, *la Deportazione*, p. 89 et suiv.

blent avoir définitivement renoncé à ce système (1).

Il en est de même de l'*Italie* : le code pénal italien du 30 juin 1889 n'a pas admis la transportation (2), préconisée cependant par plusieurs publicistes, notamment par M. Cerruti, qui la considérait comme un moyen d'étendre l'influence politique et la puissance coloniale de son pays.

Transportation Russe (3).

La Russie pratique la transportation depuis trois siècles : en 1582 elle a lieu chez les cosaques de l'Oukraine, et aussi, en Sibérie, sur les rives de la Léna. Sous cette première période, dite période moscovite, la transportation a lieu d'autorité, elle est ordonnée en considération des besoins du moment ; elle a un

1. A. Rivière, la *Transportation hollandaise*, revue pénitentiaire, janvier 1890.

2. Voir : de Vence, la colonie d'Erythrée et la déportation, *Revue pénitentiaire*, juin 1891 ; E. Pagès, prison et colonie pénale en Erythrée (*Revue pénitentiaire*, avril 1892).

3. Consulter, pour plus de détails, le livre de M. Ivan Foïnitiski, professeur à la faculté de droit de Saint-Petersbourg, traduit par M. Georges Bonet-Maury, sous le titre : « La transportation russe et anglaise ». La préface est de M. Léveillé. Voir également dans le bulletin de la commission pénitentiaire internationale, avril 1895, une note de M. N. S. Tagantzew, conseiller à la cour de cassation et professeur à l'Ecole de droit de Saint-Petersbourg.

caractère plutôt administratif ; en tous cas, pendant la période moscovite, on cherche à employer chaque condamné suivant ses forces et suivant ses capacités. La transportation acquiert une grande importance au XVII^e siècle, à l'époque du Code du Tzar Alexis Mikhaïlovitch.

La période moscovite fut une période d'essais sérieux et souvent heureux. Le succès fut facilité par l'extension de la colonisation libre en Sibérie, par ce fait que le gouvernement moscovite traitait d'une manière uniforme les transportés, qu'ils fussent criminels de droit commun ou politiques. Enfin, la Sibérie manquant, à cette époque, d'hommes et de bras, le transporté choisissait son genre de travail suivant ses aptitudes.

A partir du règne de Pierre I^{er}, au début du XVIII^e siècle, commence une seconde période dans la transportation russe. Une partie de l'opinion publique s'était prononcée contre le système de la transportation. A cette époque, cependant, commencent à s'introduire les travaux forcés sous l'empire de la nécessité dans laquelle on était de trouver une main-d'œuvre peu coûteuse. C'est ainsi que les condamnés aux travaux forcés ont été en très grand nombre employés à la construction de St-Petersbourg. Mais il importe de remarquer qu'au début du XVIII^e siècle, le bagne russe était bien plutôt un lieu de

travail forcé, utile au gouvernement, qu'un moyen de subir une peine très grave, puisqu'on y envoyait également les débiteurs insolvables et les contribuables qui ne pouvaient acquitter l'impôt, pour qu'ils se libérassent en nature. En sorte que, on peut le dire, les travaux forcés n'avaient alors rien de commun avec la transportation. L'analogie commencera à se produire dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, sous le règne de l'impératrice Elisabeth. L'impératrice Catherine II, à son tour, réglementa les travaux forcés et cette peine tendit de plus en plus à se confondre avec la transportation. On distingua alors la transportation aux travaux forcés, qui sanctionna les crimes graves, et la transportation simple frappant les délits relativement peu importants, par exemple les vols.

Les transportés simples peuvent s'installer en Sibérie aux lieux désignés par l'administration, et la nature des délits commis fait désigner les transportés pour un lieu plus ou moins éloigné de la Russie d'Europe. On va donc commencer à tenir compte du degré de culpabilité. D'ailleurs, si la transportation aux travaux forcés rompt les liens de famille du condamné, la transportation simple, qui fait du transporté un véritable colon, n'empêche pas la famille de celui-ci de le suivre ; elle ne l'empêche pas d'avantage de faire le commerce en Sibérie,

Le Gouvernement s'efforça d'empêcher le vagabondage des transportés colons : pour cela, il surveillait leur installation ; il leur fournissait des occupations en rapport avec leurs aptitudes ; il leur donnait des terres, des outils, des semences ; enfin, pendant les premiers temps de leur installation, il les dispensait de toute redevance.

Par suite du manque de surveillance, par suite aussi de l'affaiblissement du pouvoir central, la transportation périclita vers la fin du XVIII^e siècle. Par un règlement en date du 29 juin 1806, l'organisation et l'installation des transportés furent confiées au gouverneur général de la Sibérie et à ses lieutenants, sous leur responsabilité personnelle. Les gouverneurs devaient installer les colons, leur construire des maisons, les approvisionner de graines, leur fournir des instruments de travail.

Les premiers gouverneurs ne réussirent pas dans leur tâche, et c'est alors qu'au début du XIX^e siècle, des réformes intervinrent, dues surtout à l'initiative du comte Spéranski. Celui-ci partait de ce principe que la transportation doit être un puissant moyen de colonisation ; mais il ne voulait point appliquer cette transportation aux condamnés ordinaires, il la réservait seulement aux criminels. Il réprima les abus qui se produisaient lors de l'expédition et de la répartition des transportés.

D'après le règlement de 1822, les transportés se divisaient en condamnés aux travaux forcés, soit à perpétuité, soit à temps, et en transportés simples.

Les transportés simples étaient divisés en six classes : On plaçait dans la première classe les transportés simples condamnés au fouet ; ils travaillaient avec les forçats ordinaires, dans les fabriques et usines.

La deuxième classe comprenait ceux qui, parmi les condamnés pour fautes légères, étaient les meilleurs et les plus robustes.

La troisième classe, dite des artisans, renfermait les plus habiles ouvriers de la deuxième (1).

La 4^e classe comprenait ceux qui, inaptes à travailler la terre, ne pouvaient être que gens de service.

La 5^e classe se composait des colons, c'est-à-dire des gens aptes à travailler la terre.

Dans la 6^e classe, enfin, on trouvait ceux qui, par suite de leur incapacité, surtout physique, étaient éliminés de la classe précédente ; ils étaient hospitalisés, et entretenus sur les fonds de colonisation.

1. Signalons ici l'interdiction d'introduire des machines pouvant réduire le travail manuel. Cette interdiction, motivée par le grand nombre des transportés qui se trouvaient sur un lieu déterminé où les moyens d'utiliser le travail étaient limités, a duré jusqu'en 1836.

Ces mesures du comte Spéranski ont exercé, on le conçoit sans peine, une grande influence sur la transportation russe. Sous l'empire de cette réglementation, il y eut 3.000 individus transportés en 1822, 6.000 en 1823, 11.500 en 1827, et, jusqu'en 1845, la moyenne annuelle de transportés fut de 7.000. En 1832, il y avait, en Sibérie, 16.000 forçats et 80.000 transportés (1). C'était environ un vingtième de la population totale de la Sibérie.

Nous avons vu comment, en offrant aux transportés des pensionnaires de maisons centrales, le gouvernement français cherchait à créer des familles de colons sur ses colonies pénitenciaires. *Quid* en Russie ? « En 1833, dit M. Foïnitski (Traduction Bonet-Maury, p. 190), il n'y avait qu'une « femme, sur 33 transportés, qui suivit son mari en « Sibérie ; aussile gouvernement avait-il commencé, « dès 1825, à faire *l'achat* de jeunesfilles des peupla- « des nomades de la Sibérie pour les offrir aux trans- « portés. Ce commerce étrange ne réussit guère à mul- « tiplier les familles, il ne fit que rendre le vaga- « bondage plus fréquent. — Des mesures extraordi- « naires furent alors prises pour la Sibérie orien-

1. De 1884 à 1886, il y a eu 51.000 transportés. Les transportés à la suite de condamnations judiciaires et les transportés par mesure administrative sont en nombre à peu près égal.

« tale et occidentale ; on promet : 1^o une subvention
« de 150 roubles à chaque famille indigène consen-
« tant à laisser un transporté entrer chez elle par
« le mariage ; 2^o un don de 50 roubles à toute femme
« célibataire libre consentant à épouser un trans-
« porté, et un secours de 30 roubles au transporté
« pour s'installer. »

Cependant, malgré tous ces efforts, vers 1835, la transportation n'était pas prospère ; parmi les forçats il y avait beaucoup de non-valeurs (1) ; d'autres, ne trouvant pas de moyens d'existence, vivaient de pillage, au point que les habitants, chaque soir, pour éviter d'être dévalisés la nuit, laissaient toujours, à la fenêtre de leur izba, quelques provisions pour les rôdeurs et les évadés.

De 1834 à 1837 on multiplia, pour remédier à cet abus, les cas dans lesquels la peine de mort pouvait être appliquée (en 1840 et en 1853, les autres peines applicables aux forçats devinrent également très rigoureuses).

Droit actuellement en vigueur. — Dans le Code pénal russe de 1842, les travaux forcés et la transportation simple (celle-ci surtout), ont une importance considérable, car ces peines y sont pronon-

1, Aujourd'hui encore celles-ci constituent au moins 40 0/0 des transportés.

cées dans un très grand nombre de cas (1). Le travail forcé dans les mines commença à disparaître, car il ne donnait pas de résultats satisfaisants.

Vers 1879, les forçats sont établis sur l'île de Sakhalin, ou Saghalien, dans la mer d'Okhotsk : ils sont occupés à l'exploitation des mines de charbon et à des travaux agricoles. Les forçats sont divisés en trois catégories : 1° les « observés » ; 2° ceux qu'on croit susceptibles d'amendement (on leur enlève les fers, on leur donne comme salaire un dixième du produit de leur travail, et au bout d'un à trois ans on cherche à les établir) ; 3° les transportés-colons, forçats qui deviennent tels quand leur peine est terminée : ces libérés sont réunis en colonies se rattachant aux villages indigènes ; ils reçoivent une concession de terre, leur pécule, et un secours en cas de mariage ; ils sont exonérés d'impôts pendant les trois premières années, et d'une partie d'impôts pendant les années suivantes.

La transportation simple a lieu dans la Sibérie occidentale (Tomsk, Tobolsk, et dans la Sibérie orientale (Irkoutsk) : dans cette dernière province, la transportation est une sorte de colonisation forcée. Les transportés, répartis dans les communes, y sont

1. Les peines ne sont pas perpétuelles. Elles durent 20 ans au maximum.

soumis à la surveillance des autorités qui dirigent ces communes. Mais, en fait, ces transportés sont trop souvent à la charge des communes, quand ils ne vivent pas exclusivement de pillage. Les transportés peuvent faire le commerce, ils peuvent aussi devenir paysans d'Etat, et circuler alors dans toute la Sibérie.

Notons encore ici la loi du 23 novembre 1853, qui envoie les vagabonds en Sibérie : ils sont assimilés aux transportés-colons.

Les frais qu'occasionne la conduite en Sibérie de chaque transporté s'élèvent en moyenne à 125 roubles (340 francs). Les frais d'entretien et de transport qui, en Sibérie, sont à la charge des populations, élèvent cette somme à 300 roubles. Sur 10.000 transportés par an, il y a, en route, environ 2.000 malades, 200 décès, 350 évasions.

Les travaux pour les forçats ont été, en 1878, organisés dans certaines fabriques d'Etat. D'autre part, la loi du 15 mai 1884 a réorganisé les bagnes, et augmenté les pouvoirs de leurs directeurs. Il semble bien, par contre, que le gouvernement russe ait à s'occuper des transportés-colons, dont le nombre augmente sans cesse.

En résumé, l'opinion publique, en Russie, se prononce actuellement dans le sens d'une limitation de la transportation simple ; il serait également désirable

de voir supprimer la transportation ordonnée par mesure administrative.

En tous cas, si la transportation n'a pas donné, pour la Russie, au point de vue de la prospérité de la Sibérie, tous les résultats qu'on pouvait en espérer, il ne faudrait pas en déduire que la transportation n'est pas en Russie applicable comme mode de peine ; il faut en conclure seulement qu'une réforme s'impose dans le sens d'une nouvelle organisation locale (1).

C'était la conclusion que, en nous plaçant avant 1889, nous avons également tirée en ce qui concerne la transportation française.

Sur ce point, comme d'ailleurs sur tant d'autres, la Russie et la France présentent donc une grande affinité.

1. Voir : Le système de peines d'après le code pénal russe, *Revue pénitentiaire*, novembre 1889 ; Le régime pénitentiaire en Russie, *Revue pénitentiaire*, mars 1885 ; — l'administration générale des prisons, *Revue pénitentiaire*, mars 1891-juillet 1891.

VU : *Le Président de la thèse,*

J. LÉVEILLÉ.

VU : *Le Doyen de la Faculté,*
COLMET DE SANTERRE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
CHAPITRE I. — Généralités et notions historiques. .	7
A. — Exposé de la question.	7
B. — Expatriations autres que la trans- portation.	8
C. — Comparaison de l'emprisonnement avec la transportation.	10
D. — Historique de la transportation anglaise.	11
E. — La transportation en France. . .	17
CHAPITRE II. — Exposé de la situation avant les dé- crets.	28
A. — Guyane	32
B. — Nouvelle-Calédonie.	38
C et D. — Remarques.	38
E. — Création de la commission pén- tenciaire	42
CHAPITRE III. — Du régime disciplinaire.	44
A et B. — Généralités et historique. . .	44
C. — Décret du 16 nov. 1889.	49
D. — Discipline spéciale; décret du 4 sept. 1891.	56
E. — Infractions pénales commises par les forçats	77
a) Décret du 4 octobre 1889. . . .	77
b) Décret du 5 octobre 1889. . . .	82
Appendice sur la peine de mort. .	90

	Pages
CHAPITRE IV. — Emploi de la main-d'œuvre pénale (décrets du 15 septembre 1891, et du 13 déc. 1894).	92
A. — Main-d'œuvre pénale dans les co- lonies pénitenciaires.	96
B. — Main-d'œuvre pénale dans les co- lonies non-pénitenciaires.	98
C. — Contrats de main-d'œuvre au pro- fit des particuliers.	99
D. — Travaux temporaires.	107
E. — Assignation individuelle.	107
CHAPITRE V. — Des concessions.	113
A. — Généralités	113
B. — Système antérieur au 18 janvier 1895	114
C. — Décret du 18 janv. 1895.	122
CHAPITRE VI. — Des Libérés.	134
CHAPITRE VII. — Conclusion. — De la transpor- tation volontaire.	146
CHAPITRE VIII. — Législation comparée. — Trans- portation russe.	153

